Warszawa, lipiec 1927 r. № 101. Warsaw, July 1927.

AJENCJA WSCHODNIA

Agence Télégraphique de l'Est — Telegraphenagentur „Der Ostdienst" — Eastern Telegraphic Agency

CODZIENNE WIADOMOŚCI EKONOMICZNE

PRZEDSTAWICIELE I KORESPONDENCI WE WSZYSTKICH WIĘKSZYCH MIASTACH W KRAJU I ZAGRANICĄ

CENTRALA: Warszawa, Nowy-Świat 16. Tel.: Redakcja 97-33, Biuro ogłoszeń 6-56. — Adres telegr.: Warszawa Agenest. — Tel. Administracji 172-03. — Konto czek. P. K. O. № 8526

POLSKIE INSTYTUCJE KREDYTU DŁUGOTERMINOWEGO



Gmach Towarzystwa Kredytowego Ziemskiego w Warszawie.
The building of the Land Credit Association of Warsaw.

POLISH LONG-TERM CREDIT INSTITUTIONS

I. K. POZNAŃSKI LTD.

COTTON GOODS MANUFACTURERS, LODZ

The factory of I. K. Poznański Ltd. in Lodz is one of the largest factories of cotton goods in Poland. The factory was founded in 1872 and it occupies a large area of 415,000 square metres of ground. It includes all the stages of cotton working from the treatment of the incoming raw cotton to the production of the finished fabric. The cubic dimensions of the factory amount to as much as 1,400,000 cubic metres, which serves to illustrate the large size of the factory. The share capital of the firm amounts to 10,000,000 gold roubles, or 5,000,000 dollars.

The factory uses American, Egyptian and Indian cotton, which comes by rail from Bremen and Triest to the factory's railway siding, from where it is unloaded and stored in enormous warehouses in the factory's grounds. Here the cotton is inspected by the customs authorities and it remains in these warehouses until it is taken away into the spinning mils. The five-storey spinning mill, which has 150,000 spindles for the production of yarn No. 6 to No. 40, 25,000 spindles for the production from Egyptian cotton of fine yarn from No. 50 to No. 120, inclusive, and 10,000 spindles for the manufacture of waste and vicugna yarn, is an imposing sight. Next to the spinning mill there is a second large building, which holds a winding department and a department containing 30,000 doubling spindles.

It is noteworthy that the I. K. Poznański factory, although it was ruined during the war by the Germans, who not only commandeered the raw materials and manufactured goods, but also dismounted the machinery and removed the more valuable parts, making a total loss of some 9,000,000 gold roubles, was rebuilt within a short time after the war. Considerable sums were then expended on improvements in the shape of large quantities of textile machinery imported from England, the result of which is that today the I. K. Poznański factory is technically completely up to date.

There is further a weaving mill with 5,000 looms of various widths and systems. One of the halls in this mill, which holds as many as 2,000 looms is a most imposing sight. At a short distance from the weaving mill there are two large buildings of the preparatory departments of the spinning and weaving plant. There is further a series of buildings, which hold various sections of the finishing department, namely the yarn and fabric dyeing plants, the dressing, bleaching, printing, nap-raising, drying and mercerizing plants. Each of these sections consists of several large halls, which hold extremely complex machinery. The printing plant, for instance, has 12 printing machines, the nap-raising section has 100 machines, the bleaching plant has 8 large boilers and there is also a special section producing artificial ice for the finishing department.

The motive power for all this enormous complex is supplied by a turbogenerator of 2,400 K. W. and several large steam engines of a total of 6,000 H. P. Work for the complete electrification of the motive power of the factory through the erection of two further turbo-generators of 3,600 K. W. and 2,400 K. W. respectively is in progress. The 36 old boilers are being replaced by new high pressure boilers (24 atmospheres) which will be fired by coal dust and will be devoid of grates. This will be the first installation of its kind in Poland.

The above shows clearly that the textile industry in Poland is becoming entirely modernized and it shows the large scale on which the I. K. Poznański factory is introducing improvements with a view to cheapen and improve its production.

On the enormous area occupied by the factory transport is effected over a net of normal and narrow gauge railway lines. The factory possesses its own normal-gauge locomotives and trucks, and narrow gauge trucks and petrol driven engines. The factory possesses also enormous houses for workmen (which include more than 1,500 dwellings), a large school building, a hospital with 150 beds and up to date equipment, a dining hall and a theatre for the workmen, its own fire brigade equipped with the latest fire extiguishing apparatus, including steam fire engines. Regardless of this the whole territory of the factory and each of the factory buildings is equipped with a large number of hydrants and each of the buildings has sprinklers, which automatically inundate a fire in case of an outbreak.

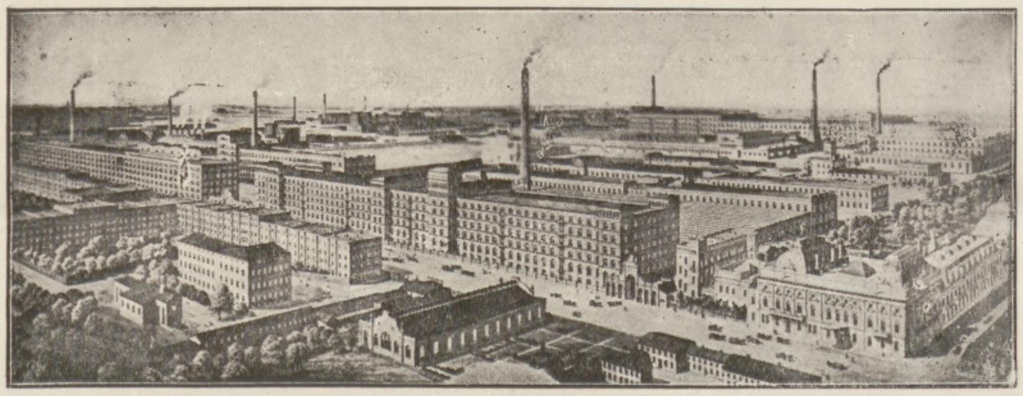
The factory employs 8,000 men and, if we take that each workman has a family of two, which is a very moderate average figure, then we find that one factory feeds more than 20,000 persons, i. e. a whole small town. It should be pointed out that even the English textile industry does not include such large complexes and it is therefore extremely interesting to acquaint oneself with factories of such dimensions.

The factory produces for sale single and double yarns, in cops, packages and cross spools. The yarns produced are both ordinary and for the manufacture of knitted wear and are from No. 6 to No. 120 inclusive (English system of numbering). It manufactures also all kinds of white, coloured, dyed and printed cotton fabrics. The following materials are produced by the firm's weaving mill: Shirtings, madapolams, dish cloth fabric, chiffons, nainsook, batists, poplins, muslins, libertys, zephyrs, inlets, handkerchief material, sheets, towels, table cloths, oxfords, flannels, flannelettes, extra thick flanelettes, blankets, buckskins, all kinds of suitings aud linings.

The waste and vicugna woven fabrics manufactured by the I. K. Poznański factory deserve special attention. The firm obtained several gold medals at various exhibitions for these fabrics and large quantities of them are exported to Russia, Rumania, Bulgaria, Turkey, the Baltic States, China, America and even to Great Britain. The above fabrics include all kinds of flannels, blankets, shawls, thick flannelettes, warm linings (angora velveteen), suitings (buckskins, mixtures, khaki). The above fabrics as regards colour, design, quality and price deserve special mention.

For some time past on Polish markets, particularly in Lodz, the demand for embroidery cottons was concentrated on DMC cotton of French manufacture. All the efforts of local manufacturers to produce embroidery cottons of a similar quality failed until the firm of I. K. Poznański took up this matter. After long efforts the firm began to produce cotton with the mark IKP, which is in no way inferior to French cotton and which is in great demand in consequence of its lower price.

The fact that specialists, on careful examination of the IKP cottons, could not distinguish which of the cottons were manufactured in this country and which of them were manufactured abroad, shows to what extent the Lodz embroidery cottons can replace the French cottons.



I. K. Poznański — Spinnery.

Warszawa, lipiec 1927 r. № 101.

AJENCJA WSCHODNIA

Agence Télégraphique de l'Est — Telegraphenagentur „Der Ostdienst" — Eastern Telegraphic Agency

CODZIENNE WIADOMOŚCI EKONOMICZNE

PRZEDSTAWICIELE I KORESPONDENCI WE WSZYSTKICH WIĘKSZYCH MIASTACH W KRAJU I ZAGRANICĄ

CENTRALA: Warszawa, Nowy-Świat 16. Tel.: Redakcja 97-33, Biuro ogłoszeń 6-56. — Adres telegr.: Warszawa Agenest. — Tel. Administracji 172-03. — Konto czek. P. K. O. № 8526

KREDYT ROLNICZY, A ZWIĄZEK POLSKICH INSTYTUCJI ZIEMSK. KREDYTU DŁUGOTERMINOWEGO

Po zjednoczeniu byłych trzech zaborów w jedno niepodległe Państwo Polskie, znajdujące się na jego terytorjum instytucje kredytu długoterminowego, znalazły się w nader trudnem położeniu. Sam kredyt hipoteczny zamarł niemal zupełnie, nie było bowiem w kraju oszczędności, któreby się w listach zastawnych, ziemskich czy miejskich, lokować chciały, zwłaszcza, iż listy te opiewały narazie jeszcze w trzech dawnych walutach państw zaborczych, lub w nieokreślonej wartości markach polskich. Tem mniej mogła być mowa o umieszczeniu naszych papierów zagranicą.

Równocześnie różnice w prawie hipotecznem i w statutach instytucji poszczególnych dzielnic, stwarzały szereg trudności w stosunku do organizujących się polskich władz skarbowych i administracyjnych.

W celu obrony wspólnych interesów i popierania rozwoju racjonalnego kredytu długoterminowego, założony został w 1920 r., z siedzibą w Warszawie, *„Związek Polskich Instytucji Kredytu Długoterminowego"*, którego statut, zatwierdzony dnia 23 marca tegoż roku, przewidywał następujące czynności:

1) Związek występuje do Władz z przedstawieniami lub projektami, dotyczącemi kredytu długoterminowego i interesów polskich instytucji, które tego kredytu udzielają.

2) Udziela na żądanie Władz opinji o projektach ustaw i zarządzeń.

3) Prowadzi statystykę kredytu długoterminowego, zbiera i opracowuje wszelkie materjały, dotyczące tegoż kredytu w Polsce i innych Państwach i wogóle podejmuje i przeprowadza prace badawcze lub naukowe, które z kredytem hipotecznym mają związek.

Do Związku weszły trzy Towarzystwa Kredytowe Ziemskie (Warszawa, Poznań, Lwów). Wileński Bank Ziemski, Galicyjski Bank Krajowy, Polski Bank Krajowy, Akc. Bank Hipoteczny we Lwowie, Bank Kredytu Hipotecznego w Warszawie, Bank Ziemiański w Warszawie, Związek Kas Oszczędności w Małopolsce, T-wo Kredytowe m. Siedlec, T-wo Kredytowe m. Białegostoku, T-wo Kredytowe m. Lublina, T-wo Kredytowe m. Częstochowy.

W pierwszym okresie swej akcji Związek opracował szereg memorjałów i projektów znaczenia ogólnego, które były poważnie brane pod uwagę przez czynniki tak rządowe, jak ustawodawcze, a zarazem uzgadniał i dostosowywał do nowych warunków działalność instytucji różnych dzielnic.

Gdy nadeszła chwila ustalenia zasad przerachowywania zobowiązań przedwojennych, Związek był powołany do wydania swej opinji i czynił to, biorąc pod uwagę tak interes swoich stowarzyszonych, względnie klijentów, jak właścicieli listów zastawnych. Nadmienić jednak wypada, iż co do skali waloryzacyjnej, ustalonej przez t. zw. *„Komisję profesora Zolla"* i ogłoszonej za obowiązującą rozporządzeniem p. Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 maja 1924 r., Związek o opinję zapytywany nie był.

Moment waloryzacji był momentem, w którym otworzyła się realna możliwość wznowienia kredytu długoterminowego i wówczas ścisła współpraca instytucji kredytu ziemskiego i miejskiego, okazała się, z powodu różnych dziedzin ich działalności, zbędną.

Towarzystwa kredytowe miejskie i Banki hipoteczne, stopniowo wycofywały się ze Związku, tak, iż w końcu roku 1925 pozostały w nim tylko trzy wyżej wspomniane Towarzyswa Kredytowe Ziemskie i Wileński Bank



WŁADYSŁAW GLINKA,
Prezes Komitetu Wykonawczego Towarzystwa Kredytowego Ziemskiego w Warszawie.
Chairman of the Executive Committee of the Land Credit Association of Warsaw.

CREDIT for AGRICULTURE AND THE ASSOCIATION OF POLISH AGRIC. LONG-TERM CREDIT INSTITUTIONS

When the three parts of Poland divided up between Germany, Austria and Russia were reunited once more to form one independent State of Poland, the Polish long-term credit institutions found themselves in an extremely difficult position. Mortgage credit itself dwindled practically to nought, as there were no savings in the country to be invested in land or urban bonds, especially as these bonds at that time were still in the currencies of the three partitioning powers or in Polish marks of an unstable value. Consequently it was also out of the question to place Polish bonds on foreign markets.

At the same time considerable difficulties arose owing to the differences existing in mortgage laws and in the articles of association of the credit institutions in various provinces in relation to the Polish financial and administrative authorities in course of organization.

To safeguard joint interests and to foster the development of rational long-term credit an *„Association of Polish Long-Term Credit Institutions"* was founded in Warsaw in 1920 and its articles of association, which were confirmed by the authorities on 23rd March of that year, defined its future activities as follows.

1) The Association will make representations and present schemes to the authorities regarding long-term credit and the interests of Polish institutions which grant such credits.

2) On request of the authorities it will give its opinion as to draft laws and orders.

3) The Association will make statistical records as to long-term credit matters; it will also collect and work on all materials concerning this credit in Poland and other countries and, in general, it will undertake and carry on the study and investigation of matters connected with mortgage credit.

Three land credit associations, those of Warsaw, Poznań and Lemberg, the Wilno Land Bank, the Galician Land Bank, the Polish Land Bank, the Mortgage Bank of Lemberg, the Mortgage Credit Bank of Warsaw, the Ziemiański (Landowners) Bank of Warsaw, the Association of Savings Banks of Galicia, and Urban Credit Associations of Warsaw, Lodz, Piotrkow, Radom, Kalisz, Kielce, Siedlce, Białystok, Lublin and Częstochowa became members of the Association.

During the early stages of its activities the Association worked out a number of reports and projects of general interest, which were given serious consideration by both Governement and legislative bodies and the Association also adjusted and unified the activities of the institutions in the various provinces of Poland.

When the methods of recalculation of pre-war obligations were to be fixed, the Association was asked to give its opinion in this matter and in doing this the Association considered carefully the interests of its affiliated members and clients, as well as those of the owners of mortgage bonds. It should be mentioned, however, that the opinion of the Association was not asked in the case of the scale of revaluation which was fixed by the so called *„Prof. Zoll's Commission"* and was put in force by decree of the President of the Republic dated May 14th, 1924.

The period of revaluation created new possibilities of restoration of long-term credit operations and consequently the existing close cooperation of land and urban credit institutions became superfluous on account of the diversity of thier fields of activities.

In consequence the urban credit

Ziemski. Te cztery Instytucje na podstawie statutu zatwierdzonego dnia 6 listopada 1925 r. tworzą *„Związek Polskich Instytucji Ziemskiego Kredytu Długoterminowego"*.

Głównem zadaniem naszego Związku było zdobycie rynków zagranicznych dla polskiego listu zastawnego ziemskiego, celem zaopatrzenia rolnictwa w możliwie tani kredyt, niezbędny na inwestycje, a zarazem na konwersję bankowych zobowiązań wekslowych o rujnującej stopie procentowej. Celem uniknięcia wzajemnej konkurencji na rynkach zagranicznych, wskazanem było stworzenie jednego wspólnego polskiego listu zastawnego ziemskiego, w którego emisji partycypowałyby cztery Instytucje należące do Związku. Długi szereg narad i prac poświęcił Związek rozwiązaniu tego zagadnienia, niestety, różnice w prawodawstwie hipotecznem poszczególnych dzielnic, w sposobie szacowania majątków ziemskich, w zabezpieczeniu pożyczek i odpowiedzialności za nie dłużników i t. d., nie pozwoliły bez radykalnych zmian w statutach Instytucji, wytworzyć wspólnego listu zastawnego. Mogło na razie dojść jedynie do *porozumienia między członkami Związku* co do emitowania w przyszłości listów zastawnych o jednakowym wyglądzie zewnętrznym, o tej samej stopie procentowej, o tym samym terminie płatności kuponów półrocznych i o jednym okresie umorzenia.

Na razie Instytucje Związkowe lokują stale mniejsze partje swych listów w *Londynie, Wiedniu i Pradze czeskiej*, oraz na rynku wewnętrznym, po kursie o kilka punktów niższym od kursów przedwojennych. Ponieważ listy obecnie wydawane opiewają w dolarach, są 8-procentowe, a zarazem amortyzują się w krótkich okresach, ryzyko walutowe i wysokie raty półroczne powstrzymują właścicieli ziemskich od zaciągania pożyczek, tak, że *bieżące ich zapotrzebowanie jest niemal całkowicie pokrywane.*

Uchwalone już i wkrótce mające być dokonanemi emisje, nieco niżej oprocentowane i o znacznie dłuższym okresie umorzenia, a przytem opiewające, do wyboru zaciągającego pożyczkę, w dolarach lub złotych obiegowych, znajdą niewątpliwie chętny popyt ze strony rolników. Jeśli wówczas otworzy się, przynajmniej dla listów dolarowych, większy zbyt zagranicą, rolnictwo nasze znajdzie środki do szerokiego rozwoju. *W Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej, otwiera się obecnie bardzo pomyślna konjunktura dla lokaty polskich ziemskich papierów procentowych,* tamtejsze jednak prawodawstwo i zwyczaje wymagają, aby była w tym celu wypuszczona nowa specjalna emisja, któraby szczególnym wymaganiom rynku amerykańskiego zadość uczyniła.

O ile sytuacja gospodarcza kraju w dalszym ciągu polepszać się będzie, rynek wewnętrzny, tak dla listów dolarowych, jak złotowych, rozszerzy się niewątpliwie. Już obecnie są tego poważne oznaki i popyt na solidne papiery procentowe stale wzrasta.

Instytucje związkowe, w dalszym ciągu zmierzają do swej unifikacji, lecz dla powodów wyżej przytoczonych, do których dodać należy czynnik moralny odrębnej, więcej niż wiekowej tradycji, ewolucja ta rozłożona być musi na szereg lat. A przedewszystkiem czekać musimy, aż Państwo polskie wyjdzie z absurdu pięciu kodeksów cywilnych obowiązujących w jednym kraju.

Władysław Glinka



Posiedzenie Rady Towarzystwa Kredytowego Ziemskiego w Warszawie.
A sitting of the Board of Directors of the Land Credit Association of Warsaw.

associations and mortgage banks gradually withdrew from the Association and at the end of 1925 only the three above mentioned land credit associations and the Wilno Land Bank remained. These four institutions form at present, on the basis of articles of association confirmed on 6th Nov. 1925 *„The Association of Polish Long-Term Land Credit Institutions"*.

The chief aim of the Association was to secure foreign markets for Polish land mortgage bonds in order to supply agriculture with the cheapest possible credit, which is essential for improvements and for the purpose of ridding it of bank obligations incurred at a ruinously high rate. In order to avoid mutual competition on foreign markets it was deemed advisable to create one common Polish land mortgage bond issued jointly by the four institutions constituting the Association. A great deal of work was devoted to this problem, but unfortunately the discrepancies in mortgage legislation, in the manner of valuation of land estates and of safeguarding loans, as well as in the degree of responsibility of debtors, etc. in the various provinces made the creation of a joint land mortgage bond impossible without the introduction of radical changes in the articles of association of the institutions. The only result reached was an agreement between the affiliated institutions to the effect that in future their respective land mortgage bonds are to have the same external appearance, the same rate of interest, the same date of payment of half-yearly coupons and are to be redeemable after the same period of time.

At present the affiliated institutions place continually limited quantities of their bonds in *London, Vienna, Prague* and on the internal market at a rate which is slightly below the pre-war rate. In view of the fact that the bonds of the present time are issued in dollar currency, bear interest at the rate of 8% and are redeemable after a short period of time, the risk of fluctuations of currency and the high half yearly instalments cause landowners to hesitate before contracting loans and in consequence the present demand can be almost entirely covered.

The issues already decided upon, which are to be emitted shortly will bear interest at a slightly lower rate and will be redeemable after a much longer period of time. They will be issued either in dollars or in current zloty in accordance with the wish of the person contracting the loan. This will no doubt greatly foster the demand for these bonds in agricultural circles. If this will result in creating a greater opening for at least the dollar bonds on foreign markets, Polish agriculture will obtain funds for considerable development. *Particularly favourable conditions are developing at present in the United States for placing Polish land bonds on that market,* but the American laws, legislation and usances require a new special issue of bonds to suit the requirements of the American market.

If the economic situation of Poland continues to improve, the internal market for both dollar and zloty bonds will undoubtedly expand. There are already serious indications that this is taking place and the demand for reliable interest-bearing papers is steadily growing.

The affiliated institutions are working on their unification, but for the causes stated above, to which should be added some moral factors originating from nearly 150 years totally different traditions in the three parts of Poland, this evolution must be spread over a number of years. Last but not least one must wait till Poland will abolish the absurd situation of having five civil codes in force in the same country. *Wladyslaw Glinka*

Rzut oka na sprawę kredytu długoterminowego

W jednym z dzienników stołecznych umieszczone było bardzo dokłade streszczenie pióra p. *senatora hr. Łubieńskiego,* tych poczynań, jakie w stosunkach międzynarodowych europejskich przedsięwzięte były w dziedzinie kredytu dla rolników pod egidą *Instytutu Międzynarodowego Rolniczego w Rzymie.*

Towarzystwo Kredytowe Ziemskie nie zaniedbywało popierania tej akcji, czego najlepszym dowodem jest wybitny udział w pracach Komisji Kongresu Ekonomicznego w Brukseli, b. prezesa Dyrekcji Głównej T-wa p. *Augusta Popławskiego,* który złożył na Konferencji w Brukseli konkretny projekt, wzięty następnie za podstawę dalszych prac w tej materji. Zaznaczyć jednak należy, że w okresie dwuletnim, prace te nie wydały pozytywnego rezultatu i że zapewnie nie prędko doczekamy się tą drogą tak niezbędnego dla rolnictwa, taniego długoterminowego kredytu. W końcu maja w tej kwestji odbyć się ma nowy Kongres w Rzymie.

W ostatnich czasach w tej samej

A survey of the long-term credit question

One of the Warsaw daily papers published a very comprehensive account of the international European activities in connection with credits for agriculture, which were undertaken under the the auspices of the *International Agricultural Institute of Rome.*

The Land Credit Association of Warsaw did not fail to cooperate in this action. A proof of this is the very prominent participation in the work of the commission of the International Economic Congress in Brussels by Mr. *August Poplawski,* a former chairman of the board of the Association, who brought forward at the conference in Brussels a definite project, which was taken as a basis for further work in this matter. It is to be noted, however, that two years of this work did not yield any positive results and that it will be a long time before cheap long-term credit, which is so indispensable for agriculture, will be forthcoming from it. At the end of May another congress is to be held in Rome to deal with this matter.

dziedzinie wystąpiło z intersującą propozycją jedno z największych naszych Towarzystw Asekurac., które, po porozumieniu się z najpoważniejszemi towarzystwami zagranicznemi, zajmującemi się reasekuracją, wyraziło gotowość ubezpieczenia kapitału umieszczonego w listach zastawnych dolarowych, przy poborze za pośrednictwo T-wu od pożyczających pewnej stałej premji asekuracyjnej. Myśl ta, zupełnie nowa, (dotąd bowiem znane są operacje tylko krótkoterminowych kredytów, transportów etc.) referowana była niedawno na zjeździe przedstawicieli zrzeszeń Towarzystw Kredytu Długoterminowego, nie doznała jednak, jak dotąd, należytego poparcia. Można wszakże przypuszczać, że w dalszym rozwoju myśl ta da się zużytkować, o ile premja, asekuracyjna byłaby niska, i o ile dałoby się drogą tego zabezpieczenia, obniżyć znacznie stopę procentową przy emitowaniu listów zastawnych z taką dodatkową gwarancją. Są to jednak wszystko zamierzenia, na których urzeczywistnie czekać jeszcze trzeba długo.

Tymczasem położenie rolnictwa jest bardzo ciężkie. Konieczność regulowania zobowiązań zmusza dłużników do wysiłków nadzwyczajnych, czego dowodem jest *masowa podaż ziemi do parcelacji. Towarzystwo Kredytowe Ziemskie,* będąc w ciągłym ze stowarzyszonemi kontakcie, wyczuwa tę potrzebę i w staraniach swych ani chwili nie zaniedbuje każdej okazji, aby w granicach możliwości kredyt długoterminowy wznowić. Osiągnięte dotąd rezultaty, aczkolwiek niedostateczne w stosunku do potrzeb, są jednak dość poważne. Zdołaliśmy, pomimo wielkich trudności, umieścić około *500,000 8% dolarowych listów zastawnych w Londynie.* Obecnie *tyleż sprzedajemy wprost do Ameryki.* Na rynku wewnętrznym też niebawem niewielka partja tych listów zastawnych ma być umieszczona. Listy idące zagranicę, zaopatrzone być muszą stemplem gwarancyjnym rządowym. Wadą jednak tej emisji listów zastawnych jest to, że *umarzają się one szybko i że z tego powodu półroczne raty są bardzo duże.* Trzeba jednak brać pod uwagę, iż pożyczka ta 8% w walucie dolarowej nie byłaby korzystna na długi okres; jest to stopa procentowa, której rolnictwo przez długie lata płacić nie jest w stanie, dlatego nową emisję listów zastawnych, na dłuższy okres czasu przeznaczoną, chcielibyśmy oprocentować znacznie niżej, czekać jednak należy na rezultat pertraktacji rządowych co do pożyczki państwowej. Tymczasem operujemy serją listów zastawnych 1924 r., jakie posiadamy.

Stwierdzić należy, iż cena za listy zastawne T. K. Z. w Warszawie jest, przy jednakowej stopie oprocentowania, znacznie lepsza od ceny, jaką osiągają przy tranzakcjach dokonywanych via Wiedeń, inne T-wa Kredytowe Ziemskie. Kredyt zagraniczny zresztą, przy obecnem nastroju dla wszelkich polskich papierów, będzie długo jeszcze niekorzystny, płaci się bowiem zniżkę kursu za to rzekome ryzyko, którego naprawdę niema, bo czyż jest bezpieczniejsza lokata od hipotecznej, zabezpieczenia na pierwszej hipotece?

Na rynku wewnętrznym od jakiegoś czasu nastąpiła *znaczna poprawa dla walorów hipotecznych.* Świadczą o tem notowania na giełdzie 4½% listów zastawnych konwersyjnych. Dokonywują się też niewielkie tranzakcje 8% listami zastawnemi Towarzystwa Kredytowego Miasta Warszawy, po kursie stosunkowo wysokim. Znać więc pewną poprawę i zrozumienie na miejscowym rynku. Towarzystwo Kredytowe Ziemskie, dla ułatwienia stowarzyszonym, zwłaszcza przy rozrachunkach z obciążeniami hipotek po za pożyczkami Towarzystwa, zamierza w najbliższym czasie rozpocząć emisję 8% listów zastawnych. Stowarzyszony, pragnący pożyczkę otrzymać, będzie musiał sam zdecydować się, czy ma zamiar otrzymać pożyczkę w walucie zagranicznej, czy też w miejscowej. W tym drugim wypadku, postarać się musi o odbiorcę na listy zastawne; odbiorcą tym nieraz zapewne będzie właściciel sumy hipotecznej, który po kursie umówionym 8% listy zastawne złotowe przyjmie. Emisja ta ułatwić może również działy familijne i wszelkie rozrachunki z tego tytułu.

Dla szerszego zastosowania kredytu długoterminowego, Władze T-wa na ostatniem Ogólnem Zebraniu postanowiły *podwyższyć taryfy* dotąd stosowane, biorąc pod uwagę cenę ziemi, przy zastosowaniu jednak sprawdzianu siły płatniczej dóbr. Ograniczenie to uznano za nieodzowne ze względu na pewność w uiszczaniu rat w terminie właściwym. Od tego bowiem zależne jest regularne płacenie należności za kupony i wylosowane listy zastawne.

Wkraczamy zatem w okres wzmożonej działalności T-wa, które niewątpliwie ulżyć może stowarzyszonym w ich ciężkich interesach, pod warunkiem, że czasy będą spokojne, sprzyjające normalnej pracy na roli.

Adam Łuniewski



ADAM ŁUNIEWSKI,
Prezes Dyrekcji Głównej Towarzystwa Kredytowego Ziemskiego w Warszawie.
Chairman of the Board of Directors of the Land Credit Association of Warsaw.

Quite recently one of the largest insurance companies in Poland came forward with an interesting proposal in this matter. After coming to an understanding with most prominent foreign reinsurance companies, the company declared its readiness to insure the capital located in dollar mortgage bonds for a small constant insurance premium to be charged as commission to the borrowers. The idea was quite a new one, for so far only insurance of short-term credits, transports etc. was usual. It was recently placed before a meeting of representatives of associations of long-term credit, but for the present it did not find the necessary support. It seems likely, however, that in future development the scheme may be adopted, provided the insurance premium is low enough and if through this guarantee it will be possible to lower considerably the rate of interest on the issue of mortgage bonds with such an additional security. It will take a long time, however, before this scheme matures.

In the meantime the agriculturists are in a very difficult position. The necessity of fulfilling their obligations compels the debtors to make extraordinary efforts. This is best proved by the extremely numerous offers of land for parcellation. The Land Credit Association of Warsaw, which is in close contact with its associated members sees the position clearly and wastes no opportunity to restore long - term credit as far as possible. The results achieved so far, though not yet proportionate to the existing needs, are nevertheless considerable. In spite of many difficulties *500,000 8% dollar bonds were placed in London and at present a similar amount is being sold direct to America.* A limited amount of these bonds is shortly to be placed on the Polish market. The bonds for foreign markets have to bear a Government guarantee stamp. The drawback of this issue of bonds is that they are redeemed very rapidly and consequently the half-yearly instalments are extremely large. On the other hand it should be borne in mind that an 8% dollar loan spread over a long period of time would not be advantageous. Agriculturists could not pay such a high rate of interest for long years. Therefore it is wished to issue a new series of mortgage bonds at a much lower rate of interest, but in this matter one must await the results of the negotiations now going on for a State loan in the United States. In the meantime operations are carried on with the 1924 issue of bonds.

It should be pointed out that the bonds of the Land Credit Association of Warsaw with the same rate of interest, fetch a far better price than the bonds of other land credit associations in transactions effected via Vienna. Under prevailing tendencies for all Polish interest-bearing papers on foreign markets, foreign credit will not be advantageous for Poland for a long time to come, as the rate is lowered in view of the alleged risk, although such a risk is non existent, as there can be no better security than that afforded by mortgage guarantee and on a first mortgage at that. A marked improvement has taken place lately on the Polish market for mortgage bonds. The current stock exchange quotations for 4½% conversion mortgage bonds are a good proof of this.

Small transactions in 8% mortgage bonds of the Urban Credit Association of Warsaw are effected at a comparatively high price. Thus a certain improvement is visible on the local market.

The Land Credit Association of Warsaw, in order to help its associated members, particularly in the settlement of mortgage loans other than those of the Association, intends to begin in the near future the issue of 8% mortgage bonds. The associated members, when applying for a loan, will have to decide whether they wish to have it in Polish or foreign currency. In the former case they will have to find a buyer for the bonds and undoubtedly in a good many cases it will be the mortgage creditor who will take the 8% bonds at a fixed price. This issue may likewise facilitate division of inheritance and all settlements of accounts arising therefrom.

In order to extend long-term credit the Land Credit Association of Warsaw at its last general meeting decided to raise the tariffs applied hitherto, taking into account the price of land, yet verifying at the same time the paying capacity of the estate. This restriction was recognised to be imperative in view of the need of having the certainty of the instalments being duly paid at the proper time, for the regular payment of dues for coupons and for bonds redeemed depends on it.

This marks a period of increased activities of the Association which no doubt will alleviate the burdens of the associated members, provided no unforeseen disturbances will interfere with normal working on land.

Adam Łuniewski

Towarzystwo Kredytowe Ziemskie w Warszawie

Towarzystwo Kredytowe Ziemskie w Warszawie założone zostało w 1825 roku przez ówczesnego Ministra Skarbu *ks. Druckiego - Lubeckiego.* Stosownie do obecnie obowiązującej Ustawy Towarzystwo Kredytowe Ziemskie ma na celu:

1) udzielanie na hipotekę nieruchomości ziemskich pożyczek długoterminowych;

2) udzielanie bezpośrednio lub przez stworzone przez siebie instytucje kredytu krótkoterminowego, dostosowanego do potrzeb rolnictwa i w tym celu założyło w 1916 roku *Bank Ziemiański.*

Terenem działalności Towarzystwa są województwa: Warszawskie, Łódzkie, Kieleckie, Lubelskie, Białostockie, Nowogrodzkie, Poleskie, Wołyńskie i Wileńskie.

Siedzibą Towarzystwa jest *Warszawa.*

Towarzystwo Kredytowe Ziemskie zostaje *pod zwierzchnością Ministra Skarbu.*

Członkami Towarzystwa, czyli stowarzyszonymi, są wszyscy *właściciele nieruchomości ziemskich,* obciążonych pożyczkami hipotecznemi Towarzystwa Kredytowego Ziemskiego.

Przy udzielaniu pożyczek, nieruchomość ziemska jest szacowana według ścisłej klasyfikacji ziemi i podglebia, na podstawie taryf, ustanawianych przez Ogólne Zebranie przedstawicieli Towarzystwa i zatwierdzanych przez Ministra Skarbu.

Pożyczki hipoteczne w Listach Zastawnych udzielane są tylko do 50% szacunku Towarzystwa i zapisane być muszą *przed wszelką inną wierzytelnością hipoteczną na pierwszem miejscu Działu IV wykazu hipotecznego.*

Bezpieczeństwo listów zastawnych, w których wydawane są pożyczki Towarzystwa Kredytowego Ziemskiego w Warszawie oraz kuponów od tych listów, oparte jest na ratach płaconych od tych pożyczek, na funduszu rezerwowym Towarzystwa, na ogólnej odpowiedzialności wszystkich dóbr, obciążonych pożyczką, w stosunku do nieumorzonych pożyczek i wreszcie na wszystkiej innej ruchomej i nieruchomej własności Towarzystwa, które odpowiada przedewszystkiem, w sposób wyżej oznaczony, za wszelkie zobowiązania powstałe z powodu wypuszczenia listów zastawnych, a następnie dopiero za zobowiązania wynikłe z innych czynności Towarzystwa.

Towarzystwo Kredytowe Ziemskie ma ogólny nadzór nad dobrami obciążonemi pożyczką Towarzystwa.

Obecnie pożyczkami Towarzystwa Kredytowego Ziemskiego w Warszawie, obciążonych jest około *7,000 nieruchomości ziemskich,* których ogólna przestrzeń wynosi około *1,700,000 hektarów.* Nieumorzona suma pożyczek wynosi: a) złotowych powstałych z przerachowania dawnych pożyczek rublowych i markowych: 135 miljonów złotych (4½% — 125,5 mil., 4% — 9,5 mil.); b) dolarowych 8% — 4 mil. dolarów Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej.

Skład osobowy *Komitetu Towarzystwa* (Władzy Nadzorczej):

Prezes — *Władysław Glinka.*

Wiceprezes — *Hipolit Wąsowicz.*

Radcowie: *Henryk Ciechomski, Stanisław Godlewski, Zygmunt Leszczyński, Kazimierz Skarzyński.*

Skład osobowy *Dyrekcji Głównej Towarzystwa* (Naczelnej Władzy Wykonawczej):

Prezes — *Adam Łuniewski.*

Wiceprezes — *August Janisławski.*

Radcowie: *Władysław Bolechowski, Stanisław Kuczyński, Andrzej Walchnowski.*



Sala konferencyjna Towarzystwa Kredytowego Ziemskiego w Warszawie.

The Board Room of the Land Credit Association of Warsaw.

The Land Credit Association of Warsaw

The Land Credit Association of Warsaw was founded in 1825 by Prince Drucki-Lubecki, who was Minister of Finance at that time.

According to the articles of association in force at present the aims of the Land Credit Association of Warsaw are as follows:

1) To grant long-term mortgage loans on land estates.

2) To grant direct or through specially established auxiliary institutions short-term credit for the requirements of agriculture. To this end a special *Land Bank („Bank Ziemiański")* was established in 1916.

The field of activities of the Association comprises the counties of Warsaw, Lodz, Kielce, Lublin, Białystok, Nowogrodek, Polesie and Wilno (Vilna).

The Association is domiciled at *Warsaw.*

The Land Credit Association is *subordinate to the Minister of Finance.*

All landowners, on whose estates the loans of the Association are mortgaged, are members of the Association.

The valuation of the estate, when a loan is to be granted, is effected according to the exact classification of the land and subsoil, based on tariffs fixed by the general meeting of the Association and confirmed by the Minister of Finance.

The loans of the Association are granted to the extent of 50% of the valuation and must be entered *before all other mortgages as the first mortgage in section IV of the mortgage register.*

The security of the land mortgage bonds, in which the loans of the Association are given, as well as that of their coupons, is based on instalments paid on these loans, on the reserve fund of the Association, on the joint responsibility of all estates liable to the extent of the unredeemed loans and finally on all movable and immovable property of the Association. The Association is responsible first of all in the above stated manner for all liabilities arising from the bonds issued and only then for the liabilities of the Land Bank in Warsaw and for liabilities originating from other activities of the Association.

The estates mortgaged by loans of the Association are under the Association's supervision.

At present (May 1927) about *7000 estates* are debtors of the Land Credit Association of Warsaw. The total area of these estates amounts to about *1,700,000 hectares.* The amount of unredeemed loans is: a) zloty loans converted from former rouble and mark bonds: 135 million zloty, out of which 125½ million at 4½% and 9½ million at 4% and b) 8% dollar loans: 4 million U. S. A. dollars.

The Association's Board of Directors consists of the following persons:

Chairman — *Władysław Glinka.*

Vice Chairman—*Hipolit Wąsowicz.*

Members of the Board: *Henryk Ciechomski, Stanisław Godlewski, Zygmunt Leszczyński, Kazimierz Skarzyński.*

The Association's *Managing committee* (executive body) consists of:

Chairman — *Adam Łuniewski.*

Vice Chairman — *August Janisławski.*

Members or the Committee: *Władysław Bolechowski, Stanisław Kuczyński, Andrzej Walchnowski.*

Poznańskie Ziemstwo Kredytowe

Poznańskie Ziemstwo Kredytowe jest kontynuacją b. Posener Landschaft i ma swój prototyp w Tow. Kredytowem Ziemskiem dla Wielkiego Księstwa Poznańskiego, utworzonem jako pierwsza tego rodzaju instytucja polska w roku 1821; jest zatem instytucją o świetnej tradycji. Wspaniały nowy gmach *Ziemiaństwa*, stanowi pendant do przeciwległego romańskiego zamku i jest jednym z najpiękniejszych gmachów Poznania.

Poznańskie Ziemstwo Kredytowe jest stowarzyszeniem właścicieli ziemskich i włościan województwa poznańskiego, pomorskiego i śląskiego, mającem na celu udzielanie pożyczek w listach zastawnych na pierwsze miejsce hipoteki.

Poznańskie Ziemstwo Kredytowe jest instytucją prawa publicznego o pupilarnej pewności i otrzymało w ciągu przeszło 100 lat istnienia swego szereg ważnych przywilejów prawnych i administracyjnych.

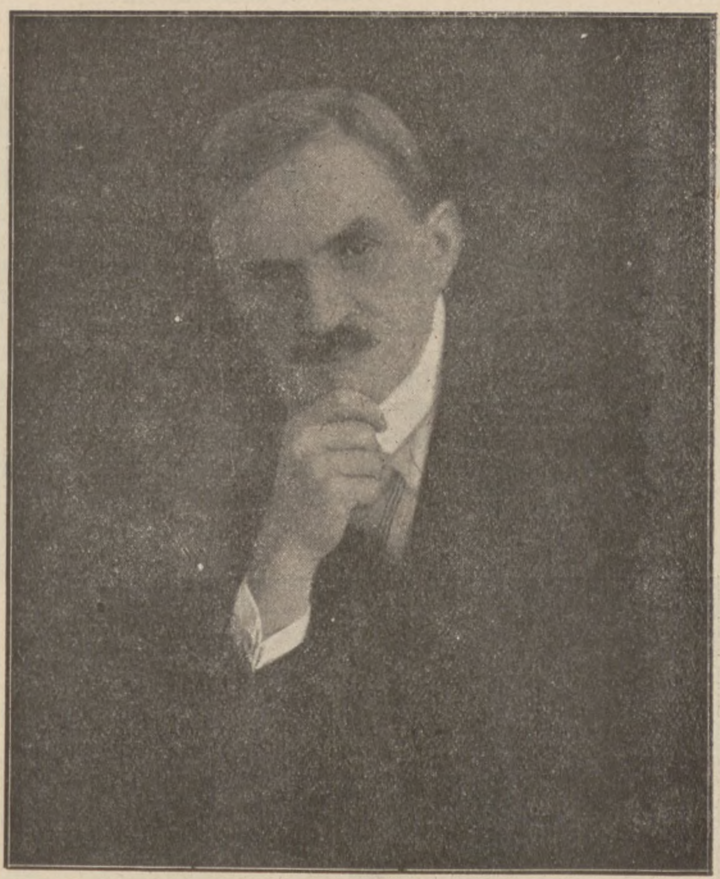
Pożyczki udziela się na podstawie gruntownego ocenienia ziemi przez zaprzysiężonych powiatowych radców *Ziemstwa* na miejscu lub na podstawie czystego dochodu katastralnego.

Szybkie przeprowadzenie pożyczek przez dobrze zorganizowane *Ziemstwo*, wysoki kurs listów zastawnych, równający się nieomal parytetowi dolara, umożliwia ziemianom i włościanom uzyskanie dogodnego i zasadniczo niewypowiedzialnego kredytu długoterminowego. Wskutek tego poszukują rolnicy coraz więcej pożyczek Ziemstwa w 8%-owych dolarowych listach zastawnych.

Listy zastawne *Poznańskiego Ziemstwa Kredytowego*, opiewające na dolary, stały się ulubionym papierem lokacyjnym publiczności. Były to bowiem pierwsze w Polsce papiery w trwałej walucie, dające wysokie i punktualnie przez *Ziemstwo* płatne oprocentowanie kuponu (w efektywnych dolarach), mające obecnie kurs 96½ bez kuponu i mogą być spieniężone każdej chwili. Listy są zagwarantowane pierwszemi miejscami hipoteki, na doskonale zagospodarowanych i w pierwszorzędne budynki zaopatrzonych przeszło *8,000 majętnościach o obszarze przeszło 1,100,000 ha.* Ponadto odpowiadają za nie cały majątek *Ziemstwa* oraz cały majątek stowarzyszonych. Listy zastawne *Ziemstwa* dają zatem wprost wyjątkową gwarancję.

Do wielkiego zaufania kraju i zagranicy do powyższych listów przyczyniło się jedyne w Polsce, ugodowe załatwienie sprawy waloryzacji przedwojenych zobowiązań z posiadaczami listów zastawnych. Wszystkie hipoteki, służące na pokrycie tych zobowiązań, zostały przeliczone i są już po większej części przepisane w księgach gruntowych. *Ziemstwo* wykupuje zaległe kupony, a po przepisaniu wszystkich zwaloryzowanych hipotek w księgach gruntowych, zamieni stare markowe listy zastawne, na zwaloryzowane.

Wielką dalszą gwarancją daje *sprawne funkcjonowanie Ziemstwa.* Na czele Dyrekcji stoi prezydent *Józef Żychliński* z Gorazdowa, członek Rady Nadzorczej Banku Polskiego, prezydent Naczelnej Organizacji Zjednoczonego Przemysłu i Rolnictwa Zachodniej Polski, prezes Związku Zachodnio-Polskiego Przemysłu Cukrowniczego i Banku Cukrownictwa. Stały nadzór sprawuje Komisarz Państwowy, Wojewoda Poznański. Kontrolę administracyjno - finansową wykonuje Komitet w składzie 18 wybranych przez ogół stowarzyszonych delegatów, który wyłonił z siebie specjalną komisję rewizyjną. Sejmik Ziemstwa w skła-



JÓZEF ŻYCHLIŃSKI,

Prezydent Poznańskiego Ziemstwa Kredytowego, Prezes Rady Banku Cukrownictwa, Prezes Zachodnio - Polskiego Związku Przemysłu Cukrowniczego, jedna z najwybitniejszych postaci świata gospodarczego Wielkopolski.

Chairman of the Council of the Sugar Bank in Poznań, Chairman of the Land Credit Association of Poznań, Chairman of the West Polish Union of Sugar Industry. One of the most prominent personalities in the economic world of Western Poland



Gmach Poznańskiego Ziemstwa Kredytowego.
The building of the Land Credit Association of Poznań.

The Land Credit Association of Poznań

The Land Credit Association of Poznań (Posen) is a continuation of the former „Posener Landschaft" and its forerunner was the old Land Credit Association for the Grand Duchy of Poznań. The latter institution was the first of its kind in Poland and was founded in 1821. Thus the present Association possesses brilliant traditions. The imposing new building of the Association matches well the castle in Romanic style situated opposite and is one of the finest buildings of the city.

The Land Credit Association of Poznań is an association of landowners and peasants of the counties of Poznań, Pomerania and Silesia and its purpose is the granting of loans in bonds, these loans being guaranteed by first mortgages.

The Association is a public legal institution; its bonds may be used for investment of trustees funds and during the hundred years of its existence it has been granted a number of important legal and administrative privileges.

The loans are granted on the basis of a careful valuation of the land in question by sworn valuers, or on the basis of the net registered profits.

The rapid granting of loans by a well organised institution and the high rate of the bonds, which is practically at a level with the dollar parity, enable the landowners and peasants to obtain easy and practically irrevocable long-term credit and in consequence there is more and more demand on the part of landowners for the loans of the Association in 8% dollar bonds.

The 8% dollar bonds of the *Poznań Land Credit Association* have become the most popular securities for investment purposes for the general public. They were the first Polish public bonds issued in a stable currency and giving a high rate of interest on the coupons, which is punctually paid in dollars by the Association. Their rate on the stock exchage is now about 96½ without the coupon and they are easy to exchange into cash at any time. The bonds are guaranteed by first mortgages on *some 8,000 estates of a total area of over 1,100,000 hectares.* Further the Association fully guarantees its bonds by all its property and that of its associated members. Thus these bonds provide exceptional security.

The great confidence of the general public for these bonds, both in Poland and abroad, is largely due to the fact that only this association, of all such associations in Poland, came to a voluntary agreement with the owners of the bonds over the revaluation of prewar obligations. All mortgages which served as security for these obligations have been recalculated and are already in greater part entered in the land registers. The Association is paying for all the outstanding coupons and after reentering all revaluated mortgages in land registers the old mark bonds will be exchanged for revaluated zloty bonds.

A further important guarantee is *the very skilful management of the Association.* The Chairman of the Board of Directors is Mr. *Joseph Żychliński* from Gorazdow, a member of the Board of the Bank of Poland, chairman of the Central Organisation of Industry and Agriculture of Western Poland, chairman of the West Polish Union of Sugar Industry and of of the Sugar Bank in Poznań.

Permanent supervision of the Association is in the hands of a State Commissioner, the Voievod of Poznań. A committee of 18 delegates elected by the associated members effects the administrative and financial control. This committee has evolved a special auditing committee. The council of the Association, consisting of 56 delegates, is the highest legisla-

dzie 56 delegatów, jest najwyższą władzą ustawodawczą.

Uchwały jego, zatwierdzone przez Radę Ministrów i ogłoszone w Dzienniku Ustaw, mają znaczenie ogólnie obowiązujących ustaw krajowych.

Obecnie przygotowuje *Ziemstwo nową emisję dolarowych listów zastawnych z amortyzacją*, dostosowując równocześnie szacunki do nowych warunków powojennych.

Równocześnie przygotowuje się kodyfikację statutów Ziemstwa.

Przy Ziemstwie istnieje od roku 1890 *Bank Poznańskiego Ziemstwa Kredytowego* (przed wojną Posener Landschaftliche Bank). Instytucja ta jest oprócz Komisarza Państwowego i Komitet kontrolowana przez Radę Nadzorczą i Komisję Rewizyjną. Bank przetrwał bez wstrząśnień czas inflacji i cieszy się ogólnem zaufaniem.

---

tive authority of the Association. Its resolutions, confirmed by the Council of Ministers and published in the Journal of Laws (official gazette), become generally binding laws.

The Association is now preparing *a new issue of redeemable dollar bonds*, simultaneously adjusting the valuation of property to post - war conditions.

At the same time the Association is preparing the codification of its articles of association.

In connection with the Association there exists since 1890 a *Poznań Land Credit Bank* (prior to the war the „Posener Landschaftliche Bank"). This institution is under the supervision of the Board and auditing committee of the Association as well as under that of the State Commisioner and Committee. The Bank has successfully passed through the period of inflation and enjoys general confidence.

Wileński Bank Ziemski

W dniu 11 maja r. b. odbyło się w Wilnie Zwyczajne Walne Zgromadzenie Akcjonarjuszów Wileńskiego Banku Ziemskiego.

Przewodniczył obradom p. o. Prezesa Zarządu Banku *p. Marjan hr. Broel Plater.*

Ze sprawozdania zarządu za rok 1926 wynika, iż w sierpniu r. ub. Bank przystąpił do zmiany listów zastawnych rublowych w naturze na złotowe; we wrześniu rozpoczęto zamianę depozytów złożonych w Banku; w październiku — zamianę pokwitowań b. rosyjskich instytucyj kredytowych, z numeracją listów zastawnych. Obecnie od lutego r. b. zamieniane są także pokwitowania, niezawierające numeracji listów zastawnych.

Konwersja papierów pierwszych 3-ch kategoryj odbywa się w stosunku 56 złotych za 100 rubli. Pokwitowania bez numeracji listów zastawnych zamieniane są w stosunku 43 złote za 100 rubli.

Do dnia 1 stycznia 1927 r. Bank zamienił listów rublowych wszystkich kategorji z kuponami włącznie na listy złotowe wartości nominalnej 12,502,900 złotych.

Nawiązując do tradycji przedwojennych, Bank Ziemski zaangażował swoje kapitały w *Wileńskim Prywatnym Banku Handlowym*, posiadającym za sobą lata długiej i owocnej działalności finansowej na Ziemiach Wschodnich. *Wileński Prywatny Bank Handlowy*, należący do nielicznych banków, które szczęśliwie przetrwały lata ostatniego kryzysu bankowego, kapitałów tych użyje na dalszy swój wydatniejszy rozwój.

Ze względu na zmianę ustawodawstwa i warunków pracy, Zarząd poczynił w r. ub. starania u odnośnych władz, celem zatwierdzenia projektu nowej ustawy Banku, odpowiadającej nowym warunkom.

Wartość nominalna akcji Banku została przez Mni. Skarbu określona na zł. 125, zgodnie z tem wysokość kapitału zakładowego została ustanowiona w sumie zł. 5,250,000.

Pragnąc rozszerzyć swą działalność, Bank zawarł umowę z Zarządcą Zarządu Przymusowego nad mieniem b. rosyjskich banków ziemskich, mocą której to umowy bierze udział w czynnościach wspomnianego Zarządu Przymusowego.

Poszukując rynku zbytu dla nowowypuszczonych listów zastawnych dolarowych, Bank zwrócił się między innymi do Banku Polskiego, który wyraził gotowość nabycia wspomnianych listów narazie na sumę 500,000 złotych.

Z powodu nieznacznej wysokości tej sumy, Bank mógł dotychczas wydawać niewielką ilość pożyczek. Wydawanie pożyczek w szerszym zakresie, zależy od powodzenia starań Banku o rynek dla listów. W ostatnich, czasach zaczęły mnożyć się oznaki, że *zagranica interesuje się papierami Wil. Banku Ziemskiego, zwiększa się też na nie popyt w kraju.*

W swoich staraniach o normalizację stosunków w zakresie kredytu długoterminowego, a przedewszystkiem o jego potanienie Bank działał w kontakcie z innemi instytucjami wchodzącemi w skład Związku Instytucji Długoterminowego Kredytu.

W roku sprawozdawczym Bank przyczynił się do wznowienia pracy *Giełdy Wileńskiej.* Uzyskano przez to wprowadzenie listów zastawnych na rynek giełdowy.

Przedstawione sprawozdanie Zarządu i bilans na dzień 1 stycznia



MARJAN hr. BROEL-PLATER,
Prezes Wileńskiego Banku Ziemskiego.
Count MARJAN BROEL-PLATER,
Chairman of the Board of the Wilno Land Bank.

The Wilno Land Bank

An ordinary general meeting of shareholders of the *Wilno (Vilna) Land Bank* took place in Wilno on 11th May, 1927.

Count *Marjan Broel Plater*, acting as Deputy - President of the Board, was in the chair.

From the report of the Board for the year 1926 it appears that in August of that year the Bank began to convert rouble mortgage bonds into zloty bonds; the conversion of the deposits in the Bank was started in September, while in October the conversion of receipts of former Russian credit institutions, in which the numbers of mortgage bonds were indicated. was started. At present, since February 1927, receipts in which the numbers are not indicated are being exchanged.

The conversion of the first three categories is effected at the rate of 56 zloty for 100 roubles. Receipts, which do not bear numbers, are being exchanged at a rate of 43 zloty for 100 roubles.

Up to 1st January 1927 the Bank exchanged rouble bonds of all categories, together with coupons, into zloty bonds to a nominal value of 12,502,900 zloty.

In accordance with its pre-war traditions the Bank has invested its capital in the *Wilno Private Bank of Commerce*, which is an old established financial institution in the Eastern provinces. *The Wilno Private Bank of Commerce*, which is one of the few banks, which happily survived the acute bank crisis, will use this capital for further expansion.

In view of legislative changes and changed conditions of work the Board approached the authorities last year with a request to confirm its newly drawn up articles of association which would correspond to the new conditions.

The nominal value of a share of the Bank was fixed by the Minister of Finance at 125 zloty and accordingly the capital was fixed at 5,250,000 zloty.

In order to increase its activities the Bank concluded an agreement with the Commissioner of the Compulsory Liquidation Board formed to deal with the property of former Russian land banks and, on the basis of this agrement, the Bank takes an active part in that board.

In its endeavours to find new markets for its recently issued dollar mortgage bonds the Bank approached the Bank of Poland, which consented to acquire 500,000 zloty worth of these bonds to start with.

Owing to the smallness of this sum the Bank, up to the present, could grant only a small number of loans. The granting of loans on a more extensive scale depends on the success of the Bank in extending the market for its bonds. *Quite recently there were indications to show that the foreign markets are beginning to take on interest in the bonds the Wilno Bank and the demand for them on the home market is also increasing.*

In its endeavours to normalize long-term credit conditions, and before all to render it cheaper, the Bank acted in contact with other institutions which are members of the Association of Long-Term Credit Institutions.

During the year now being reported on the Bank contributed to the restoration of the activites of the *Wilno Stock Exchange.* It thus succeeded in introducing its bonds on the Stock Exchange.

The report of the Board presented and the balance sheet for January 1st

1927 r. zamykający się po każdej ze stron sumą zł. 51,865,339.74 oraz rachunek zysków i strat za rok 1926, przyjęte zostały przez akcjonarjuszów do wiadomości i zatwierdzone.

Czysty zysk instytucji w roku 1926 wynosi *zł. 844,961.13.*

Na dywidendę przeznaczono 8% *od kapitału zakładowego*, co równa się zł. 420,000 (10 złotych od akcji).

Pozostałość w kwocie zł. 33,418.52 przekazano Zarządowi do dyspozycji na pokrycie strat poniesionych wskutek umorzenia długu lub zaległości ciążących na niektórych nieruchomościach miejskich, które wskutek działań wojennych doszczętnie zostały zniszczone.

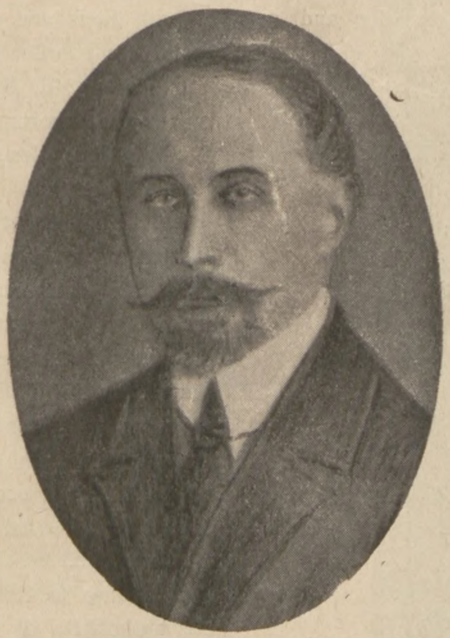
Następnie Walne Zgromadzenie uchwaliło udział Wileńskiego Banku Ziemskiego w subskrybcji II em. akcji Wileńskiego Prywatnego Banku Handlowego podnieść do sumy zł. 525,000.

Pozatem uchwalono emisję listów zastawnych dolarowych oprocentowanych 6 — 8% rocznie z terminem umorzenia 35-cioletnim oraz postanowiono upoważnić Zarząd do polubownego załatwienia spraw wszczętych przeciw Bankowi przez dłużników, a dotyczących przerachowania długów przedwojennych, o ile Zarząd uzna poczynione w tym względzie propozycje strony drugiej za możliwe do przyjęcia.

W końcu dokonano wyborów do władz Banku. Ustępujący Członkowie Zarządu pp. *Kazimierz Świątecki* i *Bohdan Szachno* zostali ponownie wybrani.

Na kandydatów do Zarządu powołano pp. *Stanisława Kognowickiego, Marjana Strumiłłę* i *prof. Władysława Zawadzkiego.*

Do Komisji Rewizyjnej weszli pp. *hr. Jerzy Czapski, Józef Hoppen* i *Bronisław Umiastowski.* Na zastępców pp. *prof. Zygmunt Jundziłł, L. Narkiewicz-Jodko* i *Witold Turkull.* Do Komisji Szacunkowej wybrano ponownie p. *Stanisława Rzewuskiego.*



BOHDAN SZACHNO,
Członek Zarządu Wileńskiego Banku Ziemskiego.
Member of the Board of the Wilno Land Bank.



Fronton gmachu Wileńskiego Banku Ziemskiego.
The building of the Wilno Land Bank in Wilno.

1927 totalling 51,865,339.74 zlote on both sides and the credit and loss account for the year 1926 were taken cognizance of and duly confirmed by the shareholders.

The net profits of the institution for the year 1926 amount to 844,961.13 zloty. A dividend of 8% *of the share capital*, viz. 420,000 zloty (10 zl. per share) was declared. A sum of 33,418.52 zl. was placed at the disposal of the management for the purpose of covering the losses sustained in consequence of writing off debts or dues from certain urban immovable properties which were totally destroyed during the war. The general meeting decided to increase the participation of the Wilno Land Bank in the subscription to the second emission of shares of the Wilno Private Bank of Commerce to the amount of 525,000 zloty.

It was further resolved to issue a new series of 6 — 8% dollar mortgage bonds, redeemable in 35 years time and also to authorize the Board to come to an amicable settlement with debtors who had brought forward claims aganist the Bank in connection with the recalculation of prewar debts, if the Board will consider the proposals of the opposite party to be acceptable.

Finally a new Board was elected. The retiring members of the Board Messrs. *Kazimierz Świątecki* and *Bohdan Szachno* were reelected. Messrs. *Stanisław Kognowicki, Marjan Strumiłło* and *Prof. Władysław Zawadzki* were elected candidates to the Board. Count *Jerzy Czapski, Józef Hoppen,* and *Bronisław Umiastowski* were elected to the auditing committee. Prof. *Zygmunt Jundziłł* and Messrs. *L. Narkiewicz Jodko* and *W. Turkull* were elected deputy members of that committee. Mr. *Stanisław Rzewuski* was reelected member of the valuation committee.

Towarzystwo Kredytowe m. Warszawy

W okresie popowstaniowym, gdy w całym kraju dawał się odczuwać ciężki stan ekonomiczny, który doprowadził do ruiny bardzo wiele gospodarstw i warsztatów pracy, Warszawa, jako stolica Królestwa Polskiego znalazła się również w nader ciężkiem położeniu.

O kredycie, a szczególnie o kredycie długoterminowym myśleć nie było można. Stan taki stał się groźnym dla własności nieruchomej miejskiej, tej głównej podwaliny rozwoju miasta. Wówczas to wśród obywatelstwa stolicy naszej zaczęto przemyśliwać nad środkami ratunku i zabezpieczenia od katastrofy.

Najwybitniejsi obywatele ówcześni: hr. Józef Zamoyski, Jan Block, Leopold Kronenberg, ks. Tadeusz Lubomirski, mecenas Edward Grabowski, hr. Michał Stadnicki, mecenas Dominik Zieliński i Juljusz Wertheim postanowili założyć towarzystwo długoterminego kredytu i wystąpili do Petersburga o zatwierdzenie ustawy Towarzystwa Kredytowego m. Warszawy.

Ustawa została zatwierdzona przez cesarza, 12 stycznia 1870 r.

Celem Towarzystwa było udzielanie pożyczek długoterminowych w listach zastawnych na nieruchomości, mające uregulowaną hipotekę.

Regularna wypłata przez Towarzystwo procentów od listów zastawnych i za listy wylosowane, które powinny być wycofane z obiegu, jest zabezpieczona hipoteką nieruchomości, na które udzielone zostały pożyczki, całym kapitałem zasobowym Towarzystwa i jego majątkiem oraz zbiorową odpowiedzialnością wszystkich nieruchomości, poddanych pod bezpieczeństwo Towarzystwa.

Listy zastawne są wydawane na okaziciela i mogą jak również i kupony przecho-

The Urban Credit Association of Warsaw

During the period following the Polish insurrection of 1863, when the whole country suffered from an economic crisis and many estates and factories were ruined, Warsaw, as the capital of Congress Poland (former Russian Poland), found itself also in a very difficult position.

Credit and particularly long-term credit was non-existent, This state of affairs became menacing for urban immovable property, on the thriving of which the development of the city chiefly depends. In consequence the citizens of Warsaw tried to find a way to remedy the situation and prevent a catastrophe.

A group of the most prominent citizens of that time: Count Józef Zamoyski, Mr. Jan Bloch, Baron Leopold Kronenberg, Prince Tadeusz Lubomirski, Mr. Edward Grabowski, Count Michał Stadnicki, Mr. Dominik Zieliński and Mr. Juljusz Wertheim decided to establish a long-term credit institution and approached the authorities in St. Petersburg to confirm the articles of association of an Urban Credit Association of Warsaw.

These were confirmed by an Imperial decree of 12th January 1870.

The object of the Association was to grant long-term loans in mortgage bonds on real estate possessing a settled mortgage.

The regular payment of interest on mortgage bonds and for redeemed bonds, which should be withdrawn from circulation, is guaranteed by mortgages on the immovable property, on which the loan was granted, by the whole reserve capital and the property of the Association, as well as by

dzić z rąk do rąk bez żadnych specjalnych formalności.

Łatwość uzyskania taniego długoterminowego kredytu dała możność właścicielom domów nietylko spłacenia najuciążliwszych długów, lecz wpłynęła zarazem na ożywienie ruchu budowlanego. Dzięki też temu rozwój Warszawy postępował szybkim krokiem. Przybywały całe nowe dzielnice, które przedtem stanowiły puste place lub ogrody warzywne, teraz przeobrażały się w całe szeregi ulic o wspaniałych kamienicach.

Listy zastawne Towarzystwa cieszyły się co raz większem zaufaniem nietylko w kraju, lecz i za granicą i uważane były za najlepszą i najpewniejszą lokatę kapitałów.

Solidność Towarzystwa była uznawana powszechnie, nawet rząd rosyjski, pomimo wrogiego stosunku do wszystkich instytucyj polskich, stawiał Towarzystwo Kredytowe m. Warszawy, jako wzór do naśladowania, a wszelkie zabiegi rosyjskich banków o zezwolenie na udzielanie długoterminowego kredytu na nieruchomości w Warszawie, pozostawione były przez ministra skarbu rosyjskiego bez skutku.

Listy zastawne Towarzystwa przyjmowane były na kaucje przy wszelkich dostawach rządowych. Przed wojną Towarzystwo posiadało 11,700,000 rb. Listów w obiegu było na sumę 154,687,200, odpowiadających ilości zabezpieczonych na nieruchomościach pożyczek. Po zwaloryzowaniu zarówno pożyczek jak i listów zastawnych, na mocy rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 maja 1924 r. pozostało w obiegu listów zastawnych Tow. Kred. m. Warszawy na sumę 78 miljonów złotych.

W roku 1922 Dyrekcja uzyskała pozwolenie ministra skarbu na udzielanie pożyczek długoterminowych w listach zastawnych 8% złotowych. Obecnie działalność Towarzystwa wchodzi na drogę normalnych stosunków, dążąc do ożywienia ruchu budowlanego, jako podstawy rozwoju miast. Obywatelska głęboka, odczuwająca potrzeby ekonomiczne miast, działalność władz Towarzystwa w przeciągu 55 lat istnienia zjednały mu powszechne uznanie.

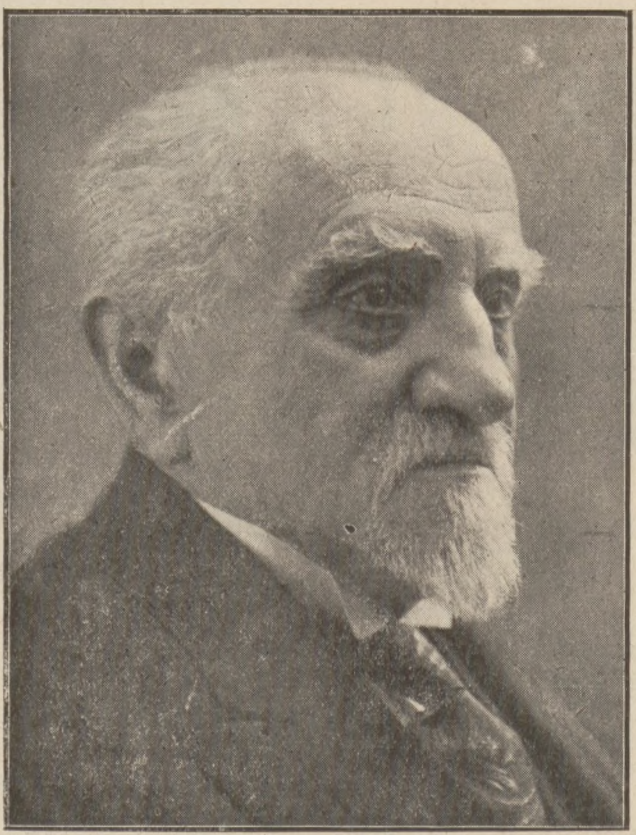
Na czele Towarzystwa, według ustawy, stoją Dyrekcja i Komitet Nadzorczy. Obecnie skład osobowy Dyrekcji jest następujący: prezes Dyrekcji Stanisław Libicki, członkowie: Edward Czajkowski, Stanisław Piętka i Józef Prüffer, Komitetu zaś nadzorczego, prezes bar. Leopold Kronenberg, viceprezesem mec. Ludwik Marczewski, członkowie: mec. Emil Weidel, dr. Józef Zawadzki, Antoni Manduk, Feliks Kucharzewski Stanisław Majewski Michał Kossowski i Kazimierz Puciata.

Prezes Towarzystwa p. Stanisław Libicki, urodzony na Podlasiu 8 maja r. 1856, syn Aleksandra i Marji z Wójcickich, był wychowany w zasadach gorącego patrjotyzmu. Po skończeniu gimnazjum w Lublinie wstąpił na wydział prawny uniwersytetu w Warszawie. Nauki ukończył w r. 1878 i po obronie rozprawy, otrzymał stopień naukowy kandydata praw. Już na uniwersytecie zajmował się gorąco oświatą ludu i uczestniczył w tajnym kółku Promyka (Konrada Prószyńskiego). P. Libickiemu przypadły jako teren działania, części powiatów Zamojskiego i Biłgorajskiego i Janowskiego. Tropiony przez żandarmów, szczęśliwie jednak unikał ich rąk. Po kilkunastu latach urzędowania w sądownictwie, został mianowany w r. 1891 radcą Prokuratorji Królestwa Polskiego.

P. Libicki był członkiem „Ligi Narodowej", organizatorem i przewodniczącym „Klubu Narodowego". Podczas pochodu w dniu 5 listopada 1902 r., wygłosił płomienną mowę pod pomnikiem Mickiewicza.

Zorganizował koło pomocy dla legjonów polskich. Po ogłoszeniu Aktu niepodległości i utworzenia Rady Stanu, został wybrany na jej członka. Dekretem Ministra oświaty został mianowany Prezesem Rady szkolnej stolicy, które to stanowisko zajmuje dotąd, jak również stanowisko przewodniczącego Komisji Głównej powszechnego nauczania. Na propozycję Ministerstwa Skarbu, p. Libicki był przez parę lat prezesem wydziału wykonawczego Głównego Komitetu popierania skarbu narodowego. Z jego inicjatywy był zorganizowany Komitet sprowadzenia zwłok Siekiewicza, w którym to komitecie był on powołany na prezesa komitetu wykonawczego i znakomicie wywiązał się z zadania, stając osobiście na czele delegacji, która wyjechała do Szwajcarji.

Niezależnie od szeregu innych stanowisk, p. Libicki zajmuje obecnie stanowisko prezesa Dyrekcji Towarzystwa Kredytowego m. Warszawy, w którem jako dyrektor położył nieocenione zasługi, stojąc na czele Towarzystwa od lat dwudziestu. Poza tem p. Libicki piastuje również godność prezesa Związku Towarzystw Kredytowych Miejskich.



STANISŁAW LIBICKI,
Prezes Towarzystwa Kredytowego m. Warszawy.
Chairman of the Urban Credit Association of Warsaw.

collective responsibility of all real estate on which the Association holds mortgages.

The mortgage bonds of the Association are issued on bearer and can circulate unhidered without any special formalities.

The facility of obtaining cheap long-term credit enabled the house owners not only to rid themselves of the most cumbersome debts, but also stimulated building activities to a large extent.

In consequence the expansion of the city of Warsaw proceeded rapidly and new districts with streets lined with fine buildings sprang up, where a short time ago there were bare grounds or suburban orchards.

The mortgage bonds of the Association were very popular and enjoyed constantly growing confidence not only at home but also abroad and were considered to be the safest investment. Even the Russian Government, in spite of its hostility towards all Polish institutions, always referred to the Urban Credit Association of Warsaw as a model institution and all applications to the Minister of Finance by numerous Russian Banks to be allowed to grant long-term credit on real estate in Warsaw were of no avail.

The bonds of the Association were accepted as security in all Government contracts. Before the war the capital of the Association was 11,700,000 roubles. There were 154,687,200 roubles worth of bonds in circulation. After the revaluation of both loans and mortgage bonds on the basis of the order of the President of the Republic of 24th May 1924, 78,000,000 zloty worth of mortgage bonds of the Urban Credit Association of Warsaw were in circulation.

In 1922 the Association obtained the permission of the Minister of Finance to grant long-term loans in 8% zloty mortgage bonds. At present the activity of the Association is becoming normal aiming at stimulation of building activities. The activities of the Association for the last 55 years, based on patriotic feelings and a realisation of economic needs of towns, gained for the Association the confidence of the public.

According to its articles of association the authorities of the Association consist of a Management and a Board of Directors. The Management consists at present of the following persons: Chairman of the Management — Stanisław Libicki, members: Messrs. Edward Czajkowski, Stanisław Piętka and Józef Prüffer. The Board of Directors consists of: Chairman — Baron Leopold Kronenberg, ViceChairman — Mr. Ludwik Marczewski, members: Messrs. Emil Weidel, Józef Zawadzki, Antoni Manduk, Feliks Kucharzewski, Stanisław Majewski, Michał Kossowski and Kazimierz Puciata.

The Chairman of the Association, Mr. Stanisław Libicki, was born in the county of Podlasie on 8th May 1857. He is the son of Aleksander and Marja née Wójcicka. He received his school education in Warsaw and then studied law at the university of Warsaw and graduated in 1878 as a candidate of law. After several years work in the law courts he was appointed counsellor of the Public Prosecutors Office.

Mr. Libicki was a member of the National League and organizer and chairman of the National Club.

During the war he organized a society for giving assistance to the Polish Legions. After the proclamation of Polish independence and the formation of the Council of State he was elected member of this council. By a decree of the Minister of Education he was appointed Chairman of the Board of Education of Warsaw, which position he occupies up to the present, as well as the position of chairman of the Chief Educational Committee.

Apart from a number of other appointments, Mr. Libicki is, for the last twenty years, the Chairman of the Urban Credit Association of Warsaw and in this capacity rendered very valuable services. Besides that he is also Chairman of the Association of Urban Credit Institutions.



Fronton gmachu Towarzystwa Kredytowego m. Warszawy.
The building of the Urban Credit Association of Warsaw.

Galicyjskie Towarzystwo Kredytowe Ziemskie

Towarzystwo powstało w roku 1842 i rządzi się statutem nadanym mu w pierwszej połowie XIX wieku przez patent cesarski austryjacki.

Celem Towarzystwa jest utrzymanie i rozwój średniej i większej własności ziemskiej, przez udzielanie członkom pożyczek na dobra tabulare, zapisane w księgach hipotecznych.

Towarzystwo kontynuuje usilne starania o uruchomienie kredytu długoterminowego i prowadzi obecnie pertraktacje, z jednej strony bezpośrednio z kapitalistami zagranicznemi, z drugiej zaś przez Związek Instytucji dolarowych listów zastawnych.

Rokowania te posunęły się znacznie naprzód tak, że starania Towarzystwa w niedalekiej przyszłości zostaną uwieńczone pomyślnym wynikiem.

Na ogólną ilość listów zastawnych, przeznaczonych do konwersji w sumie nominalnej 510,382,200 koron wymienono po dzień 31 grudnia 1926 roku — 261,485,400 koron. Pozostaje zatem do skonwertowania listów zastawnych na sumę 248,896,800 koron nom. wart.

Wartość imienna listów zastawnych będących w obiegu z końcem 1926 roku zwaloryzowanych w myśl rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej wynosi 11,121,900 zł.



Fronton gmachu Towarzystwa Kredytowego Ziemskiego we Lwowie.
The building of the Land Credit Association of Lemberg.

The Galician Land Credit Association

The Galician Land Credit Association was founded in 1842 and its articles of association were confirmed by Austrian Imperial charter in the first half of the XIX century.

The purpose of the Association is the upkeep and development of large and middle sized landed properties by granting loans to estates entered in mortgage registers.

The main efforts of the Association are at present directed towards the creation of long-term land credit and it is now negotiating on the one hand direct with foreign capitalists and on the other through the Association of Polish Long-Term Credit Institutions for the placing of a larger amount of dollar land mortgage bonds.

These negotiations have made considerable progress and it is very likely that they will shortly be crowned with success.

From the amount of bonds destined for conversion, totalling 510,382,200 Austrian crowns, 261,485,400 crowns worth were converted by 31st December 1926. Thus 248,896,800 crowns nominal value still remained to be converted.

The real value of bonds in circulation at the end of 1926, revaluated in accordance with the decree of the President of the Republic of Poland, was 11,121,900 zloty.

Towarzystwo Kredytowe Przemysłu Polskiego

Towarzystwo Kredytowe Przemysłu Polskiego powstało w końcu roku 1920, statut jego został ogłoszony dnia 28 lutego r. 1921 (Dz. Ustaw Nr. 34); działalność swą rozpoczęło Towarzystwo 10 maja 1921 r. Zadaniem instytucji jest udzielanie taniego długoterminowego kredytu na odbudowę i rozbudowę przemysłu rodzimego i pozyskanie dla tego celu kapitałów obcych. Towarzystwo udziela przedsiębiorstwom przemysłowym pożyczek w listach zastawnych z zabezpieczeniem na pierwszem miejscu hipotek nieruchomości przemysłowych, oraz na znajdujących się w nich maszynach i urządzeniach. Na mocy ustawy z dnia 25 listopada 1920 r. (Dz. Ustaw Nr. 112) oraz Rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 17 września 1926 r. (Dz. Ust. Nr. 96) listy zastawne Towarzystwa w walutach obcych posiadają *gwarancję Skarbu Państwa do wysokości 20 miljonów funtów szterlingów.* Towarzystwo to, oparte na ogólnych zasadach długoterminowego kredytu hipotecznego, nie jest instytucją dochodową, lecz posiada *charakter wybitnie społeczny.*

Listy zastawne Towarzystwa miały być lokowane zagranicą jako zabezpieczenie kredytów towarowych, miały służyć jako środek płatniczy przy regulowaniu zobowiązań przemysłowców, wreszcie mogły być realizowane za gotówkę. Przy organizowaniu Towarzystwa, Władze jego zdawały sobie najzupełniej sprawę, że przy wewnętrznych i zewnętrznych konjunkturach politycznych, w jakich pozostawała Polska, zdobycie zagranicą zaufania dla listów Towarzystwa, zdobycie dla nich rynków, będzie rzeczą nader trudną. A jeżeli zważymy, że inne, powstałe jeszcze przed wojną Tow. Kredytowe, przeżywały również kilkuletni okres organizacyjny i, że ich listy zastawne, dopiero po kilku latach zdobyły w kraju zaufanie publiczności, — musimy przyznać, iż położenie Tow. Kredytowego Przemysłu Polskiego, które powstało w czasie, gdy kryzys finansowy ogarnął niemal całą Europę powojenną, i które musiało dla swoich papierów, zdobywać rynki nie krajowe, lecz zagraniczne, — było jeszcze trudniejsze i wymagało bardzo znacznych nakładów pracy, cierpliwości i czasu. Trudności te stały się też główną przyczyną powolnego rozwoju instytucji.

Mimo tak niepomyślnych okoliczności, *Towarzystwo przetrwało najcięższe dla naszego życia gospodarczego czasy, i dzisiaj można uważać byt jego za najzupełniej utrwalony.*

W ciągu sześcioletniego swego istnienia, w miarę, jak na to pozwalały okoliczności, Towarzystwo dwukrotnie starało się zawrzeć umowy z gru-

The Credit Association of Polish Industry

The Credit Association of Polish Industry was founded in 1920 and its articles of association were published on 28th February 1921 (Journal of Laws, No. 34). The Association began its activities on May 10th 1921. The aim of the institution is to grant long - term credit for reconstruction and development of Polish industries and to obtain foreign capital for this purpose. The Association grants loans to industrial enterprises in mortgage bonds guaranteed on first mortgages on industrial immovable property and on machinery and equipment. According to the articles of association of 25th Nov. 1920 (Journal of Laws No. 112) and the decree of the President of the Republic of 17th Sept. 1926 (Journal of Laws No. 96) the mortgage bonds of the Association issued in foreign currency are *guaranteed by the State Treasury to the amount of 20 million pounds.* The Association is based on the usual principles of long-term mortgage credit and it is not a profit-yielding institution, but is of *purely social character.*

The mortgage bonds of the Association were intended to be placed on foreign markets as a security for goods credits, they were to serve as a means of payment in the settlement of obligations of manufacturers and last of all they could be exchanged for cash. At the time of organisation of the Association is authorities were fully aware that under the existing polittical situation, both internal and external, of Poland at that time it will be very difficult to gain confidence and find a market for the bonds of the Association abroad. Bearing in mind the fact, that other credit associations, which existed since before the war, passed also through an organisation period of several years and that it took some years till their bonds gained the confidence of the public, it must be admitted that the position of the Credit Association of Polish Industry was by far more difficult and required more arduous work and a great deal of patience and time in view of the fact that the Association was founded when a most acute financial crisis swept practically over the whole of post-war Europe and because the Association had to find a market for its bonds not in the country but abroad. The slow development of the institution is chiefly due to these difficulties.

In spite of these adverse conditions *the Association has successfully passed through this most difficult period of our economic life and today we can consider it to be completely established.*

During the six years of its existence the Association tried twice to conclu-

pami finansowemi o realizację większych partyj swych listów w Stanach Zjedn. Am. Półn. Podporządkowując się jednak interesom państwowym, Towarzystwo zmuszone było przez Władze Państwowe, do nieprowadzania tych umów do skutku, co, naturalnie, w wysokim stopniu musiało ujemnie wpłynąć na rozwój działalności Towarzystwa. Znaczniejsza partja listów zastawnych Towarzystwa została zakupiona przed dwoma laty przez Skarb Państwa, pozatem poszczególni przemysłowcy lokowali sami swe listy bądź zagranicą, bądź też w kraju. Niewątpliwe wydaje się, że, przy pewnych stosunkach handlowych i staraniach, ulokowanie listów zastawnych T-wa przez przemysłowców zagranicą, jest najzupełniej możliwe. To też zgłoszenia do Towarzystwa o pożyczki, zwłaszcza, że i rynek wewnętrzny wykazuje coraz to większe zainteresowanie listami Towarzystwa, — napływają coraz liczniej. Listy Towarzystwa dopuszczone są do obrotów na Giełdzie Warszawskiej. Ogółem z pożyczek Towarzystwa skorzystało dotąd *67 zakładów przemysłowych na sumę Ł. 299,250 i S. 2,464,000* a mianowicie:

	Ilość zakładów przemysłowych	Zaciągnięto pożyczek na sumę f. sterl.	dol.	Stosunek %-wy do og. sumy poż.
Przemysł cementowy	5	6,000	334,000	9,3
„ ceramiczny	3	3,500	70,000	2,2
„ chemiczny	5	8,775	189,500	5,9
„ cukrowniczy	2	32,500	—	4,0
„ drzewny	3	750	84,500	2,2
„ elektrotechniczny	—	—	—	—
„ farmaceutyczny	4	—	197,500	5,0
„ fermentacyjny	2	—	19,500	0,5
„ galanteryjny	2	2,000	110,000	3,1
„ garbarski	3	5,600	—	0,7
„ metalowy	6	21,725	64,000	4,3
„ metalurgiczny	4	3,450	108,000	3,2
„ młynarski	6	10,300	119,500	4,3
„ naftowy	—	—	—	—
„ papierniczy	3	6,000	107,500	3,5
„ włókienniczy weł.	4	1,650	309,000	8,1
„ „ baweł.	8	183,000	397,500	32,9
„ różny	7	14,000	353,500	10,8
Razem	67	299,250	2,464,000	100

Niezależnie od tego przygotowane są do wydania *82 pożyczki na sumę Ł. 264,975 i S. 2,876,000.* Kapitały zapasowe Towarzystwa na 1 kwietnia 1927 r. wynoszą *Ł. 7670.4.7* i *S. 79,376.26.*

Władze Towarzystwa stanowią: Rada Nadzorcza pp.: dr. *Stanisław Bieńkowski, Edward Borst, Piotr Drzewiecki* (Wiceprezes), *Wiesław Gerlicz, Maksymiljan Kernbaum, Stefan Laurysiewicz, Władysław Roguski,* dr. *Władysław Sachs, Leopold Skulski, Ludwik Spiess* (Wiceprezes), *Stanisław Surzycki* (Prezes).

Zarząd stanowią pp.: *Stefan Brun, Edward Heiman* (Prezes), *Józef Kernbaum, Józef Pfeiffer* (Wiceprezes), *Tadeusz Sulowski, Jan Wolski.*

Zastępcy Członków Zarządu pp.: *Jan Herse, Józef Landau, Jan Lilpop, Stanisław Jan Majewski, Ludwik Pannenko, Konstanty Tymieniecki.*

Dyrektorem T-wa jest inż. *Karol Kowerski.*

de agreements with financial groups for the purpose of placing a larger amount of its bonds in the U. S. A., but in consideration of State interests it was compelled by the State authorities not to bring these negotiations to a close. This, of course, retarded considerably the development of the Association. Two years ago a large amount of bonds of the Association was acquired by the State Treasury and, apart from that, individual manufacturers placed their bonds themselves in Poland or abroad. With the aid of some business connections and some efforts it is quite possible to place the bonds of the Association abroad. In consequence applications to the Association for loans are becoming more and more frequent, especially as the internal market shows increasing interest in the bonds of the Association. These bonds have been admitted to the Warsaw Stock Exchange.

Altogether *67 establishments* have been granted loans by the Association to a total sum of *Ł 299,250 and 2,464,000 dollars,* as follows:

Industry:	Number of industrial establishments	Amount of loans contracted pounds	dollars	Percentage of total sum of loans granted
Cement	5	6,000	334,000	9,3
Ceramic	3	3,500	70,000	2,2
Chemical	5	8,775	189,500	5,9
Sugar	2	32,500	—	4,0
Timber	3	750	84,500	2,2
Electrotechnical	—	—	—	—
Pharmaceutical	4	—	197,500	5,0
Fermentation	2	—	19,500	0,5
Haberdashery	2	2,000	110,000	3,1
Tanning	3	5,600	—	0,7
Metal	6	21,725	64,000	4,3
Metallurgical	4	3,450	108,000	3,2
Flour Milling	6	10,300	119,500	4,3
Oil	—	—	—	—
Paper	3	6,000	107,500	3,5
Textile, wool	4	1,650	309,000	8,1
„ , cotton	8	183,000	397,500	32,9
Other industries	7	14,000	353,500	10,8
Total	67	299,250	2,464,000	100

Apart from the above *82 loans* to the amount of *Ł 264,975* and *2,876,000 dollars* are ready to be granted. The reserve capital of the Association on 1st April 1927 amounted to *Ł 7670.4.7* and *79,376.26 dollars.*

The authorities of the Association consist of:

Board of Directors: Dr. *Stanisław Bieńkowski,* Messrs. *Edward Borst, Piotr Drzewiecki* (Vice Chairman), *Wiesław Gerlicz, Maksymiljan Kernbaum, Stefan Laurysiewicz, Władysław Roguski, Władysław Sachs, Leopold Skulski, Ludwik Spiess* (Vice Chairman), and *Stanisław Surzycki* (Chairman).

Board of Managers: Messrs. *Stefan Brun, Edward Heiman* (Chairman), *Józef Kernbaum, Józef Pfeiffer* (Vice Chairman), *Tadeusz Sulowski* and *Jan Wolski.*

Deputy members of Board of Managers: *Jan Herse, Józef Landau, Jan Lilpop, Stanisław Jan Majewski, Ludwik Pannenko* and *Konstanty Tymieniecki.*

The Managing Director is Mr. *Karol Kowerski.*

Bank Gospodarstwa Krajowego a kredyt długoterminowy

Jednym z głównych celów, jakie mieli na oku twórcy *Banku Gospodarstwa Krajowego,* było wskrzeszenie Kredytu Długoterminowego. Odźwierciadlenie tego celu znajduje się w rozporządzeniu Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 30 maja 1924 r. Nr. 46 Dz. U. R. R. poz. 477 i w statucie Banku Gospodarstwa Krajowego ogłoszonym rozporządzeniem Ministra Skarbu z dnia 31 maja 1924 r., Nr. 46 Dz. U. R. R., które w artykule 5 rozporządzenia i w § 5 statutu na pierwszym miejscu jako zadanie instytucji stawiają *udzielanie kredytu długoterminowego przez emisję listów zastawnych, obligacji komunalnych, kolejowych i bankowych*—tych ostatnich na cele przemysłowe.

Przed wybuchem wojny światowej kredyt długoterminowy na ziemiach, wchodzących w skład obecnego Państwa Polskiego, był bardzo ożywiony. W każdej z dzielnic Polski był cały szereg instytucji rdzennie polskich udzielających tego kredytu (w b. zaborze rosyjskim: Towarzystwo Kredytowe Ziemskie i Towarzystwa Kredytowe Miejskie. W byłym zaborze Austryjackim Galic. Bank Krajowy, Towarzystwo Kredytowe Ziemskie, Akc. Bank Hipoteczny i Ziemski Bank Kredytowy, w b. zaborze pruskim — Poznańskie Ziemstwo Kredytowe). Poza temi instytucjami udzielały kredytu długoterminowego na ziemiach polskich instytucje państw zaborczych — tak, że wszelkie zapotrzebowanie tego kredytu na wszystkich polach gospodarki społecznej znajdowało zupełne pokrycie.

Kilkuletnia wojna, a zwłaszcza powojenna

The National Economic Bank and long term credit

One of the main purposes, which the founders of the *National Economic Bank* had in view, was the restoration of long-term credit in the country. This is clearly shown in the decree of the President of the Republic of 30th May 1924. (Journal of Laws, No. 46, item 477) and in the articles of association of the National Economic Bank published in the form of a decree of the Minister of Finance of 31st May 1924 (Journal of Laws, No. 46). In article 5 of the decree and § 5 of the articles of association it is prominently stated, that the main object of the institution is to *grant long-term credit by means of issue of mortgage, municipal, railway and bank bonds,* the last named of these for industrial purposes.

Before the outbreak of the World War long-term credit operations, in all provinces of which the Polish Republic now consists, were very brisk. In each of the parts of Poland there was a number of purely Polish institutions, which granted such credits (in former Russian Poland: the Land Credit Association of Warsaw and the Urban Credit Association; in former Austrian Poland: the Land Bank, the Land Credit Association, the Mortgage Bank and the Land Credit Bank; in former German Poland: the Land Credit Association of Poznań). Apart from these Polish institutions Russian, German and Austrian long-term credit institution also granted loans to Polish provinces, so that the demand for long-term credit on all fields of economic activities was fully covered.

inflacja i dewaluacja pieniądza zniszczyła ten kredyt zupełnie prawie. Działalność instytucji kredytu długoterminowego zamarła zupełnie, i dotychczas jeszcze nie mogła się ożywić. Zniszczenie wojenne i dewaluacja pieniądza pozbawiły społeczeństwo oszczędności przedwojennych z jednej strony — z drugiej zaś strony straty posiadaczy listów zastawnych i obligacji komunalnych poniesione skutkiem dewaluacji odstręczyły społeczeństwo od nabywania papierów procentowych, będących podstawą kredytu długoterminowego.

Z zamarciem kredytu długoterminowego, nastąpił też *zastój w rozwoju gospodarki społecznej*. Kredyt bowiem krótkoterminowy nie potrafi zaspokoić w zupełności potrzeb kraju, zniszczonego wojną i wymagającego inwestycji. To też Zarząd Banku Gospodarstwa Krajowego, rozumiejąc doniosłość kredytu długoterminowego, jako jednego z najważniejszych czynników w uregulowaniu stosunków gospodarczych w państwie, zaraz w pierwszych latach swego istnienia przystąpił do uruchomienia tego działu.

Oczywiście w stosunkach, jakie istniały po wojnie i wobec braku zaufania ze strony społeczeństwa do papierów procentowych, akcja napotykała na duże przeszkody i trzeba było dużego wysiłku, zanim pokonano te wszystkie trudności, jakie się na tem polu nagromadziły.

Emisje Banku Gospodarstwa Krajowego opiewające na walutę stałą, t. j. listy zastawne w złotych w złocie, obligacje komunalne, opiewające na złote w złocie, względnie ich równowartość w złotych walutach zagranicznych, zdobywają sobie coraz większe zaufanie na targu wewnętrznym, czego najlepszym objawem jest obecny kurs ich giełdowy (dla obligacji 93%, a dla listów zastawnych 92%). Również coraz częściej Bank Gospodarstwa Krajowego zbywa poważniejsze partje swych emisji zagranicą. To też ruch pożyczkowy wzrósł w ostatnich czasach. Wznowienie się tego ruchu wywołała i ta okoliczność, że *Bank Gospodarstwa Krajowego* sam stara się o lokatę swych papierów procentowych, pochodzących z udzielonych pożyczek emisyjnych, oszczędzając klijentowi trudów starania się o zbyt emisji i wypłacając mu pożyczkę w gotówce.

Bank Gospodarstwa Krajowego udziela pożyczek długoterminowych w listach zastawnych na hipotekę posiadłości ziemskich, obejmujących obszar powyżej 100 ha i domów miejskich murowanych, ogniotrwale krytych oraz w obligacjach komunalnych gminom i związkom samorządowym. Tak listy zastawne jak i obligacje komunalne opiewają na złote w złocie, a kupon ich przynosi rocznie 8%. Ponadto emitował Bank 8% obligacje komunalne, w dolarach w złocie, w których udzielał pożyczek całemu szeregowi miast na pokrycie kosztów inwestycyj asekuracyjnych, dokonywanych w tych miastach przez amerykańską firmę *Ulen et. Co.* w New-Yorku.

W ostatnich czasach przystąpił *Bank Gospodarstwa Krajowego* do uruchomienia działu pożyczek przemysłowych w obligacjach bankowych, którego działalność jest narazie ze względów technicznych ograniczona, należy jednak przypuszczać, że będzie w przyszłości odpowiednio zwiększona.

Wynikiem akcji Banku w kierunku rozwinięcia działu kredytu długoterminowego są następujące cyfry.

Do końca maja 1927 roku *Bank Gospodarstwo Krajowego* przyznał:

pożyczek w 8% list. zast. na nieruchomości miejskie i ziemskie na kwotę Zł. 54,090,900.— w zł.

pożyczek w 8% obligacjach komunalnych złotych na sumę Zł. 35,931,000.— w zł.

pożyczek w 8% obligacjach komunalnych dolarowych na sumę S. 12,464,000.—

pożyczek przemysłowych w obligacjach bankowych (dział świeżo uruchomiony) na sumę Zł. 3,562,000.— w zł.

Dalszy rozwój akcji *Banku Gospodarstwa Krajowego* w dziedzinie kredytu długoterminowego zależeć będzie oczywiście od ukształtowania się stosunków na rynku pieniężnym i papierów wartościowych.

The four years of the war and particularly the post-war inflation and devaluation of money destroyed long - term credit almost entirely. The activities of the long - term credit institutions dwindled to nought and they have not returned to the normal as yet. The war-time destruction and the devaluation of money on the one hand deprived the community of its pre-war savings and on the other hand the losses sustained by the possessors of mortgage and municipal bonds, resulting from devaluation, have shaken the confidence of the community and discouraged prospective buyers of interest - bearing papers, which constitute the very foundation of long-term credit.

The dwindling of long-term credit brought in turn *stagnation in social economic conditions*. Short - term credit can never satisfy the needs of a country devastated by war and consequently badly in need of reconstruction. Therefore the Board of the National Economic Bank, realising the importance of long-term credit as a means of regulating the economic conditions of the country, commenced already at the very beginning of the existence of the Bank to operate this department.

Of course, owing to post-war conditions and to the lack of confidence in interest bearing papers on the part of the community the task was not an easy one and great efforts were required to overcome gradually the difficulties which had accumulated.

The bonds of the National Economic Bank issued in stable currency, i. e. mortgage bonds in gold zloty, municipal bonds in gold zloty or the equivalent thereof in gold foreign currencies, are gradually gaining the confidence of the home market, which is proved by their present stock exchange rate (municipal bonds — 93% and mortgage bonds — 92%). The National Economic Bank is also succeeding more and more in placing a large share of its issues of bonds on foreign markets. Thus loan transactions have increased in number lately. This is also due to the fact, that the *National Economic Bank* is taking pains to place its bonds emanating from loans given, thus sparing its clients the trouble of doing this and enabling them to get the loans paid in cash.

The National Economic Bank grants long-term loans in mortgage bonds guaranteed by mortgages on land estates of an area from a hundred hectares upwards and on brick town houses with fireproof roofing and also in communal bonds to communes and local self goverment bodies. Both mortgage bonds and communal bonds are in gold zloty and their coupons bear interest at the rate of 8% per annum. The *National Economic Bank* has also issued 8% communal bonds in gold dollars, in which it granted loans to a number of towns to cover their capital investments in drainage and sanitation executed by the American firm of contractors *Ulen and Co.* of New York.

Quite recently the *National Economic Bank* began to develop a special department for industrial loans issued in bank bonds. The activities of this new department are at present limited for technical reasons, but it is to be expected that they will be considerably augmented before long.

The development of long-term credit activities of the Bank is shown by the following figures.

Up to the end of May 1927 the *National Economic Bank* has granted:

Loans in 8% mortgage bonds on land and town estates	54,090,900 zloty in gold
Loans in 8% communal bonds in zloty	35,931,000 zloty in gold
Loans in 8% communal bonds in dollars	12,464,000 dollars
Loans for industry in bank bonds	3,562,000 zloty in gold

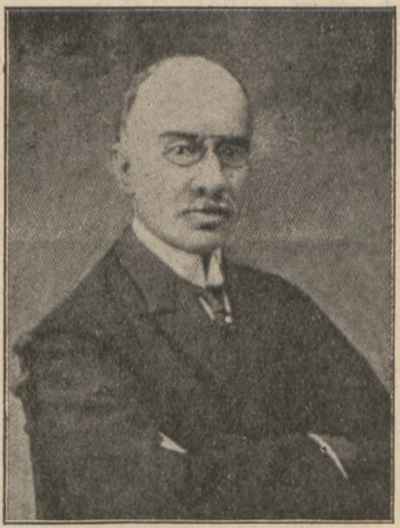
The further development of the long-term credit activities of the *National Economic Bank* will, of course, depend on the shaping of conditions on the money and stock and bond market.



Gen. dr. ROMAN GÓRECKI,

Nowomianowany Prezes Banku Gospodarstwa Krajowego.

The Chairman of the National Economic Bank.



Dr. JAN KANTY STECZKOWSKI,

Były Prezes Banku Gospodarstwa Krajowego.

Former chairman of the National Economic Bank.



EUSTACHY KORWIN - SZYMANOWSKI,

Naczelny Dyrektor Banku Gospodarstwa Krajowego, obok osobisty sekretarz, p. Janusz Lefas.

Managing Director of the National Economic Bank with his private secretary, Mr. Janusz Lefas.

Pocztowa Kasa Oszczędności P. K. O.

PREZYDJUM I ODDZIAŁ GŁÓWNY W WARSZAWIE, UL. JASNA 9.
ODDZIAŁY: KATOWICE, KRAKÓW, POZNAŃ.

Prezes: *Dr. Emil Schmidt*, Vice-Prezes: *Tadeusz Michciński.*

Pocztowa Kasa Oszczędności została założoną w r. 1919, a obecna jej organizacja opiera się na Rozp. Prezyd. Rzeczyposp.z dnia 27.VI 1924. (Dz. Ust. R. P. Nr. 55).

CZYNNOŚCI P. K. O. OBEJMUJĄ:

Przyjmowanie wkładów oszczędnościowych na oprocentowanie.

Przekazowy obrót czekowy.

Zakup i sprzedaż dla klijentów obrotu czekowego i oszczędnościowego papierów wartościowych i dewiz notowanych na giełdach polskich, jak też przechowywanie w depozycie papierów wartościowych.

Inkaso weksli i dokumentów.

Wynajem schówków depozytowych.

Zakup na rachunek własny papierów wartościowych państwowych i komunalnych.

Lokowanie pożyczek państwowych i komunalnych.

Udzielanie krótkoterminowych pożyczek.

Pocztowa Kasa Oszczędności prowadzi trzy rodzaje wkładów oszczędnościowych: zwyczajne, premjowane i waloryzowane. Wkłady zwyczajne są przyjmowane od 1 złotego począwszy a wpłacać je można bądź w Kasach instytucji, bądź za pośrednictwem urzędów pocztowych. Każdy wkładca otrzymuje książeczkę oszczędnościową. Wypłaty doraźne do kwoty zł. 50— uskuteczniają za przedłożeniem książeczki oszczędnościowej urzędy pocztowe natychmiast, kwoty wyższe za uprzednim wymówieniem w P. K. O. Kasy P. K. O. wypłacają złożone oszczędności natychmiast bez ograniczenia kwoty.

Wkłady premjowane polegają na tem, iż składający systematycznie co miesiąc zł. 7, otrzymuje po latach 10 kapitał zł. 1.000, a może kwotę tę otrzymać wcześniej, o ile jego książeczka zostanie wylosowana w losowaniach, które odbywają się co kwartał w ilości trzech na każdy 1.000 wydanych książeczek.

Wkłady waloryzowane w złotych w złocie, związane na okres 6 miesięcy, można wpłacać bądź w złocie i obcych walutach, bądź w złotych obiegowych. Najniższa złożona kwota w pierwszym wypadku musi wynosić zł.. 100 w złocie, w drugim zł. 10.000 w złocie.

Wkłady zwyczajne oprocentowuje P. K. O. w wysokości 7%, wkłady waloryzowane zaś w wysokości 5% w stosunku rocznym.

W dniu 1 marca 1927 r. liczyła P. K. O. w obrocie oszczędnościowym 117.982 uczestników, a kwota wszystkich złożonych oszczędności wynosiła w tym dniu 28.676.398 złotych.

W obrocie czekowym przyjmuje P. K. O. wpłaty i uskutecznia wypłaty w swych kasach, a także za pośrednictwem urzędów pocztowych, co umożliwia dogodny sposób wpłat i wypłat na rachunki czekowe, na obszarze całego Państwa.

P. K. O. posiadała w dniu 1 marca 1927 r. 50.851 uczestników oborotu czekowego, którzy posiadali w tym dniu na swych rachunkach 106.244.635 złotych. Miesięczny obrót czekowy wynosił w pierwszych miesiącach 1927 r. około 1,2 miljardów złotych w czem obrót bezgotówkowy sięga 60% całego obrotu.

Dla uczestników swych obrotu czekowego i oszczędnościowego załatwia P. K. O. inkaso weksli i dokumentów, zlecenia sprzedaży i kupna papierów wartościowych notowanych na giełdach polskich, a także przyjmuje walory do depozytu i wynajmu w swych skarbcach schowki depozytowe (Safes).

Interesy czynne P. K. O. ograniczają się do kredytów udzielanych Komunalnym Kasom Oszczędności i Spółdzielniom Kredytowym i do kredytów lombardowych pod zastaw papierów wartościowych państwowych, komunalnych, hipotecznych i niektórych dywidendowych. Ponadto lokuje P. K. O. gotówkę w papierach wartościowych, państwowych, komunalnych, hipotecznych i niektórych dywidendowych. Wartość portfelu tych papierów przekroczyła w marcu 1927 r. kwotę 60 miljonów złotych.

P. K. O. posiada 21 nieruchomości wartości wedle bilansu na dzień 31/XII 1926 r. 22,7 miljonów.

Nieruchomości te mieszczą ogółem 3.475 ubikacji mieszkalnych, a służą na pomieszczenie Biur instytucji i mieszkań jej urzędników, a także korzysta z mieszkań w gmachach P. K. O. znaczna ilość urzędników państwowych.

Pocztowa Kasa Oszczędności jest największą w Polsce instytucją oszczędnościową i przekazową.



Dr. EMIL SCHMIDT
Prezes Pocztowej Kasy Oszczędności
The Chairman of the Postal Savings Bank.

Postal Savings Bank P. K. O.

BOARD OF DIRECTORS AND HEAD OFFICE 9 JASNA ST., WARSZAWA
BRANCHES: KATOWICE, KRAKÓW, POZNAŃ

President (Chairman): *Dr. Emil Schmidt,* Vice-president: *Tadeusz Michcinski.*

The Pocztowa Kasa Oszczędności (Post Office Savings Bank) was established in 1919 and its present organisation rests upon the Decree of the President of the Republic, dated June 27, 1927. (Dz. Ust. R. P. Nr. 55 (—) Journal of Laws of the Republic of Poland No 55).

THE ACTIVITIES OF THIS INSTITUTION COMPRISE:

The acceptance of savings deposits at interest.

Turnover of cheques and transfers.

The purchase and sale on behalf the partakers of services of cheques and savings of the Postal Savings Bank; of securities and currencies quoted on the Polish stock exchanges, as well as the safe-keeping of securities and papers of value.

The collection of drafts, bills of exchange and other negotiable instruments.

The hire of safes.

Purchase on its own account of Government and Municipal securities.

The investment of Government and Municipal loans.

The granting of short term credits.

The Postal Savings Bank (P. K. O.) accepts three kinds of savings deposits: ordinary, with premiums and valorized (full value deposits).

Ordinary deposits are accepted from 1 zloty upwards. These deposits may be lodged either with the institution itself directly or through all the Post-Offices. Each depositor receives a savings book. Emergency withdrawals to the amount of 50 zlotys may be effected at all Post-Offices on demand and presentation of the Savings book, larger sums can be withdrawn at the Post offices only on order of the Postal Savings Bank upon application. At the offices of the institution itself, the payments are executed upon demand of depositors immediately without any limitation of the amount.

Deposits with premiums consist in this that the depositor who lodges 7 zlotys regularly every month receives a capital of 1.000 zlotys at the end of ten years; he can obtain this sooner if his savings book is drawn at a lottery which takes place quarterly; three books to every 1.000 books issued being drawn.

Valorised deposits in gold zlotys for a fixed term of 6 months can be lodged either in gold or foreign currency or in current zlotys. If in gold the smallest value that can be deposited must equal 100 gold zlotys. If in foreign currency or current zlotys, the value must be 10,000 gold zlotys.

The Postal Savings Bank (P. K. O.) pays interest at 7% per annum on ordinary deposits and 5% per annum on valorized deposits.

On 1st March 1927 the number of the depositors of savings at the Postal Savings Bank amounted to 117,982 and the total amount of savings deposits on the same day to 28,676,398 zlotys.

In the service of cheques the Postal Savings Bank collects and effects payments at its Head-Office, branches and through all the Post-Offices in Poland. This facilitates the cheque-transactions on the cheque-accounts throughout the whole of the Republic of Poland.

On March 1st 1927 the Postal Savings Bank numbered 50,851 partakers in cheque-turnover and the total sum on their accounts amounted to 106,244,635 zlotys. The monthly cheque turnover during the first three months of the year 1927 amounted to approximately 1.2 bilion (twelve hundred million) zlotys of which about 60% effected trough the clearing (without cash).

On behalf of its partakers of turnovers of cheques and of savings the Postal Savings Bank collects notes, bills of exchange and securities quoted on the Polish stock exchanges, accepts valuables for deposit and lets safes in its vaults.

The Postal Savings Bank limits its active business to granting of credits to Municipal Savings Banks and Cooperative Credit Societies and to the credits on mortgage of Government or Municipal securities, mortgage bonds and certain other dividend bearing papers.

Moreover the Postal Savings Bank invests its cash in Government, Municipal and other gilt-edged securities.

The value of these securities in March 1927 exceeded 60 million zlotys.

The Postal Savings Bank possesses 21 buildings valued according to the balance sheet for 31 December 1926, at 22.7 million zlotys.

These properties contain 3,475 rooms serving to accomodate the offices of the institution and to provide lodging for its employees; a considerable number of government officials are also lodged in the buildings of the Postal Savings Bank.

The Postal Savings Bank is the largest institution for savings in Poland.

Państwowy Bank Rolny

The State Agrarian Bank

Państwowy Bank Rolny w roku bieżącym rozwija w dalszym ciągu swoją działalność w zakresie kredytu długoterminowego, udzielonego według statutu Banku na przeciąg czasu od 10 do 30 lat.

Akcja ta ma na celu nietylko umożliwianie nabywania działek parcelacyjnych przez małorolnych lub bezrolnych reflektantów, lecz również zaspakajanie istotnych potrzeb gospodarczych włościaństwa takich, jak wznoszenie niezbędnych budynków, likwidacja uciążliwych długów wysokoprocentowych i zapobieganie zbytniemu rozdrabnianiu gospodarstw przez dokonywanie spłat familijnych.

Okoliczności, w których akcja kredytu długoterminowego została zapoczątkowana i prowadzona, a które trwają do dnia dzisiejszego, stworzyły podłoże obfitujące w rozmaite trudności.

Nieunormowane dotychczas niektóre zasadnicze sprawy agrarne, niejednolitość prawodawstwa w Państwie, pozostałości hipoteczne po Bankach b. państw i t. d. składają się na te trudności, które *Państwowy Bank Rolny* w miarę możności usuwa ze swej drogi, zmierzając stopniowo do nasycenia drobnych rolników kredytem długoterminowym.

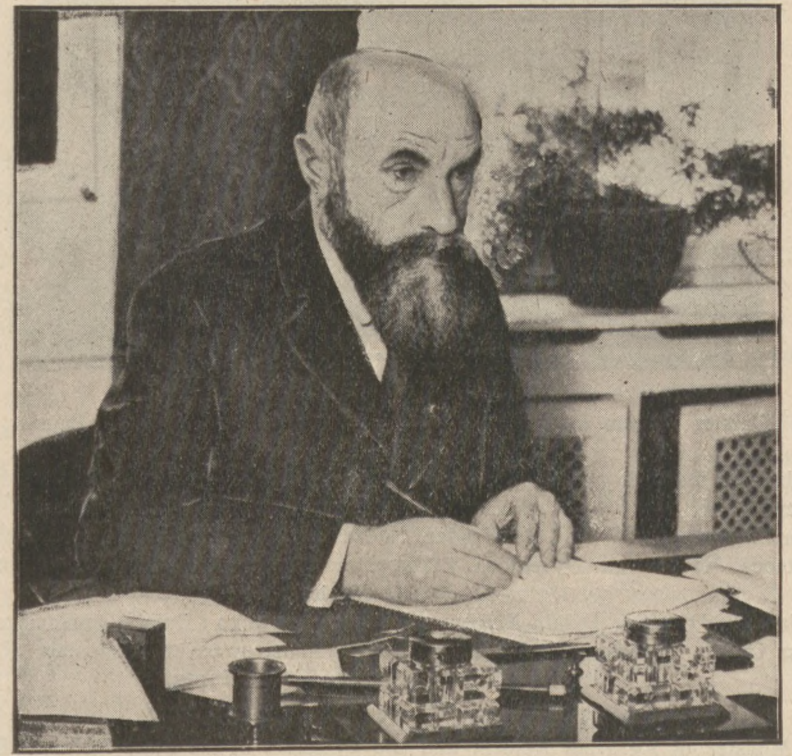
Do dnia 26 czerwca Bank przyznał 8,002 pożyczek na kupno gruntu na ogólną sumę zł. w złocie 15,732,150.—, z czego już wypłacił 5,115 pożyczek na zł. w złocie 10,287,750.—.

Oprócz tego do wymienionej daty Bank przyznał 1,560 pożyczek inwestycyjnych na sumę zł. w złocie 8,702,950.—, z czego wypłacił dotychczas 361 pożyczek na zł. w złocie 3,360,950.—.

Dodać należy, że udzielanie pożyczek inwestycyjnych na wskazane powyżej cele *Państwowy Bank Rolny* rozpoczął dopiero od połowy ubiegłego roku.

W zależności od uwydatniających się potrzeb ekonomicznych drobnych rolników Bank, jak wynika z powyższego, przystosuje się do nich swoją działalność, stwarzając nowe formy kredytu długoterminowego, co wymaga dużego nakładu pracy organizacyjnej i oprócz tego udzielać będzie kredytów przejściowych, które dopiero po dokonaniu niezbędnych formalności hipotecznych przekształcą się w kredyty długoterminowe. Niezależnie od tego Bank przeprowadza wewnętrzne zmiany i ulepszenia, zmierzające ku przyśpieszeniu trybu załatwiania i ku rozwojowi tak niezbędnych dla ludności wiejskiej pożyczek hipotecznych, które z racji swego charakteru podlegają skomplikowanej manipulacji i licznym formalnościom.

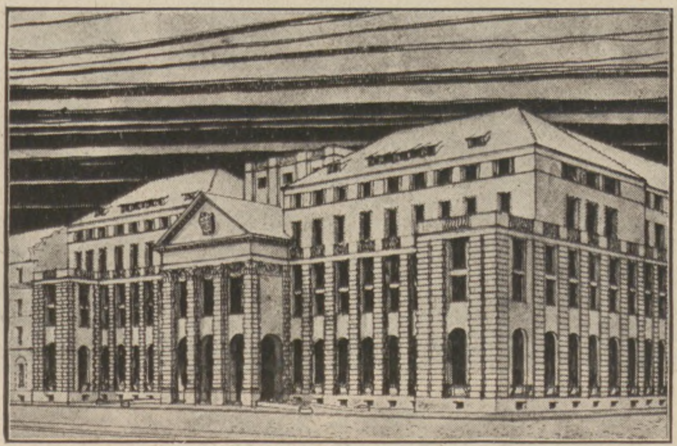
Jaż dalece znękany okresem wojennym i niepowodzeniami walutowo-gospodarczemi, kraj potrzebował instytucji tego rodzaju co *Państwowy Bank Rolny,* najlepiej świadczy o tem szybki rozrost działalności



Profesor Dr. FRANCISZEK BUJAK,
Prezes Rady Państwowego Banku Rolnego.
Chairman of the Board of the State Agrarian Bank.



WACŁAW STANISZEWSKI,
Nacz. Dyr. Państwowego Banku Rolnego.
Managing Director of the State Agrarian Bank.



Nowy gmach Państwowego Banku Rolnego w Warszawie.
The new building of the State Agrarian Bank in Warsaw.

During the current year the *State Agrarian Bank* has been continuing the extension of its activity in matters of long-term credit, which, according to the articles of association of the Bank, is granted for periods from 10 to 30 years..

This activity aims not only at enabling small land holders and persons hitherto devoid of land to acquire parcellation lots, but also at supplying the vital economic needs of the peasants, such as the erection of indispensable buildings, the repayment of burdensome high interest debts and prevention of excessive disintegration of small land holdings through division of inheritance.

The circumstances, under which the long-term credit action was initiated and is still conducted, prevail unchanged till the present day and create a position full of difficulties.

Some fundamental agrarian matters are still unsettled, legislation in different parts of the State is not uniform and these, together with the mortgage remainders of the former Russian, German and Austrian banks etc., are the difficulties which the *State Agrarian Bank* tries to remove as far as possible, thus tending gradually to satisfy the long-term credit needs of small-scale agriculturists.

Up to 26th June 1927 the Bank has granted 8002 loans for the purpose of buying land to a total amount of 15,732,150 gold zloty, out of which 5115 loans for 10,287,750 gold zloty have already been paid out.

Further up to that date the Bank granted 1560 loans for purposes of agricultural improvements to an amount of 8,702,950 gold zloty, out of which 361 loans for 3,360,950 gold zloty have already been paid out.

It should be added that the granting of the latter class lonas has only been started about a year ago.

It is evident from the above that the Bank is adapting its activities to the more prevailing economic needs of the small land holders and is creating new forms of long-term credit, which require a great deal of work of organization. The Bank also proposes to grant transitory credits, which will be transformed into long-term credits, after the necessary mortgage formalities have been complied with. Apart from that the Bank is effecting internal changes and improvements, which aim at simplifying and accelerating the proceedings of granting mortgage loans, which are so necessary to the tural population. These loans, owing to their special character, entail a great deal of complicated manipulation and formalities.

The rapid growth of the activities of the *State Agrarian Bank* is the best proof of how great was the need for such an institution in Poland after years of ravages of

tej Instytucji, polegający między innemi i na zwiększaniu ilości Oddziałów Banku.

W ostatnich czasach Państwowy Bank Rolny, otworzył Oddziały w *Grudziądzu, Łucku i Katowicach*, obecnie zaś organizuje Oddział w *Krakowie*, na czem się jeszcze nie kończy zamierzona ekspansja Banku na prowincję.

W dążeniu do odciążenia Instytucji Centralnej nietylko z nawału prac operacyjnych, dotyczących dalszych rejonów, lecz również rejonu b. Kongresówki, Władze Banku, w porozumieniu z Ministerstwem Reform Rolnych, postanowiły wydzielić z agend Instytucji Centralnej *Oddział Główny w Warszawie*, która to praca jest już wykonana i Oddział ten zostaje uruchomiony z dniem 1-go lipca 1927 r.

Opieka, którą Państwowy Bank Rolny stale otacza kredyt długoterminowy i realizacja opisanych zarządzeń odbiją się niewątpliwie w sposób dodatni na rozwoju tej działalności, od czego w znacznej mierze uzależniony jest dobrobyt licznych rzesz rolniczych, a więc i dobrobyt Państwa.

Władze Naczelne Banku stanowią następujące osoby: Prezes Rady Nadzorczej p. *Franciszek Bujak*, Vice-Prezes Rady Nadzorczej p. *Seweryn Ludkiewicz*, Naczelny Dyrektor p. *Wacław Staniszewski* i Zastępca Naczelnego Dyrektora p. *Witold Moritz*, Szef Wydziału Kredytu Długoterminowego.



KIEROWNICY PRZEBUDOWY SYSTEMU ROLNEGO.
Pan Minister Reform Rolnych w otoczeniu Prezydjum i Dyrekcji Państw. Banku Rolnego.
Siedzą (od lewej do prawej) PP.: Seweryn Ludkiewicz — Vice-Prezes Rady Nadzorczej, Prof. Dr. Franciszek Bujak — Prezes Rady Nadzorczej, Minister Reform Rolnych Prof. Dr. Witold Staniewicz, Naczelny Dyrektor Wacław Staniszewski, Zastępca Naczelnego Dyrektora i Dyrektor Działu Kredytu Długoterminowego Witold Moritz.
Stoją PP.: Dyrektor Działu Kredytu Krótkoterminowego i Działu Bankowego Eugenjusz Grado, Dyrektor Działu Funduszów Administrowanych Stanisław Rachwał, Dyrektor Działu Agrarnego Józef Borowski.

LEADERS OF AGRARIAN RECONSTRUCTION.
Minister of Agrarian Reform and the Directors of the State Agrarian Bank.
Sitting (from left to right): Seweryn Ludkiewicz — Vice Chairman of the Board of Directors, Prof. Dr. Franciszek Bujak — Chairman of the Board of Directors, Prof. Dr. Witold Staniewicz — the Minister of Agrarian Reform, Wacław Staniszewski — Managing Director, Witold Moritz — Deputy Managing Director and Director of Long-Term Credit Department.
Standing: Eugenjusz Grado — Director of Short-Term Credit and Banking Department, Stanisław Rachwał — Director of Trustee Funds Department, Józef Borowski — Director of Agrarian Department.

war and the subsequent severe financial and economic crisis. This is also shown by the increasing number of provincial branches of the Bank.

The Bank recently opened branches at Grudziądz, Łuck and Katowice and a branch office at Kraków is now being organized. Other provincial branches are contemplated.

In order to relieve the pressure of work at the Head Office of the Bank from the work concerning the remoter provinces and also former Russian Poland, the authorities of the Bank, in agreement with the Ministry of Agrarian Reform, resolved to separate from the Central Institution a *special central Warsaw Branch*. This work of separation has already been effected and this branch will be put in operation on 1st July 1927.

The special care devoted by the Bank to long-term credit and the execution of its intentions will no doubt be beneficial to the development of the institution, on which the welfare of the agricultural population and of the State in general depends to a large extent.

The chief authorities of the Bank consist of: Chairman of the Board of Directors — Mr. Franciszek Bujak, Vice Chairman — Mr. Seweryn Ludkiewicz, Managing Director — Mr. Wacław Staniszewski and Deputy-Managing Director — Mr. Witold Moritz, Chief of Long-Term Credit Departament.

Kredyt długoterminowy w Polsce a Bank Kredytu Hipotecznego w Warszawie.

Gdy rozważać przyczyny niedomagań gospodarczych Polski, tego kraju, obfitującego w bogactwa przyrodzone i mającego, zdawałoby się, wszelkie dane do pomyślnego i szybkiego rozwoju, na pierwszy plan wysuwa się bolączka, którą krótko określić można *brakiem kapitału we wszelkiej jego postaci.*

Ujęcie wychowania narodowego w karby takie, by umiejętność rozumnego oszczędzania zaszczepioną została w społeczeństwie polskiem — *to najwłaściwsza droga do tworzenia kapitałów* — droga to jednak mozolna i długa: należy mieć stale przed oczyma konieczność nadawania tego kierunku wychowania społeczeństwa, lecz niemniej trzeba szukać też dróg innych, by niedomaganiom, wywołanym przez brak kapitału, możliwie szybko i skutecznie zaradzić.

Kredyty krótkoterminowe, które pozornie są najłatwiejsze do uzyskania, nie mogą zaradzić złemu. — *Polska bowiem potrzebuje przedewszystkiem środków na inwestycje*, a te na krótkoterminowych kredytach opierać się nie mogą, stąd owe smutne doświadczenia, zrobione na tych kredytach.

Obecnie już śmiało powiedzieć można, że tak w kraju u nas, jak i wśród miarodajnych kapitałów zagranicznych — ustala się przekonanie na realnem zrozumieniu naszych warunków gospodarczych i ekono-



ADAM hr. RONIKIER,
Prezes Banku Kredytu Hipotecznego.

Count ADAM RONIKIER,
Chairman of the Board of the Mortgage Credit Bank.

Long-Term Credit in Poland and the Mortgage Credit Bank in Warsaw.

Poland abounds in natural riches and it would seem to possess the most favourable conditions for rapid and successful development. When considering the reasons of its economic shortcomings we find that the chief of these is the lack of capital.

The best way to create capital is to educate the nation to economize in the right way, though it is a long and tortuous way; one must always remember to direct the trend of the education of the community in that direction, but, at the same time, one must find other ways to remedy successfully the shortcomings emanating from lack of capital.

Short-term credit, which seems to be easiest to acquire, does not help much. Poland requires first of all means for effecting developments and, for this purpose, short-term credits are unsatisfactory.

At present the conviction is being established, both in Poland and among foreign capitalists, that the economic conditions of Poland are such that the business of supplying Poland with long-term credit is both profitable and safe for the capitalist, and that it ensures for Poland its development and welfare.

Thus one the chief aims of Polish financiers should be, at the present moment, the attraction of foreign capital in long-term and cheap form credit for the

pewnym dla kapitalisty, zaś środkiem skutecznym i jedynym dla zapewnienia krajowi rozwoju i bogactwa.

Jednym zatem z celów, najważniejszych dla działaczy finansowych w Polsce, na chwilę obecną być winno — *przyciągnięcie i zdobycie dla niej kapitałów zagranicznych w formie długoterminowych i tanich kredytów, przeznaczonych przedewszystkiem na uruchomienie jej wielkich bogactw.*

Chwila obecna jest z wielu względów *korzystna* dla tego rodzaju poczynań, — gdyż po pierwsze *stan gospodarczy Polski poważnie się poprawił*, — po drugie pieniądz, szukający lokaty, tak już nasycił rynek zachodnio-europejski, a przedewszystkiem niemiecki, że zmuszony jest szukać lokaty innej i tutaj musi się natknąć na Polskę, jako na kraj mogący mu zapewnić wiele korzyści.

Niepoślednią rolę w tem, by z Polską zapoznać kapitał zagraniczny, odegrał ostatnio *Adam hr. Ronikier*, — ostatnie dwa lata poświęcił on prawie wyłącznie wytężonej działalności w tym kierunku. Obecnie już stwierdzić można szereg faktów, które nazwać możemy pozytywnemi rezultatami jego zabiegów. Z nich oprócz przejścia w ręce polskie jednej z kopalni węgla na Górnym Śląsku i zaopatrzenia jej w pełni w tani (5%) i długoterminowy kredyt na kapitał obrotowy, — na czoło wysuwa się przyciągnięcie kapitału zagranicznego do *Banku Kredytu Hipotecznego w Warszawie.*

Bank ten, założony w r. 1918 jeszcze za czasów okupacji niemieckiej, uposażony został we wszystkie potrzebne koncesje dla organizowania długoterminowego kredytu hipotecznego, — hr. *Ronikier*, oparłszy się o grupy zagraniczne z J. Michaelem na czele, w porozumieniu z niemi bank ten nabył i obecnie dąży do zapewnienia jego listom zastawnym szerokiego zbytu zagranicą. O ile nam wiadomo, nietylko grupa zagraniczna, bezpośrednio w rozwoju tego banku zainteresowana, lecz i inne grupy, a w pierwszym rzędzie pewne konsorcjum amerykańskie, ofiarowują swą skuteczną pomoc w tym względzie tak, że listy zastawne banku tego bez uciekania się do jakichkolwiek gwarancji rządowych winny w najkrótszym czasie na rynkach zagranicznych znaleźć lokatę. Będzie to dowodem, że papier, oparty na pierwszem miejscu hipotek naszych nieruchomości, tak miejskich, jak i wiejskich, i mieszczący się w pierwszej połowie ich szascunku, *może i winien być uznanym za lokatę zupełnie pewną i korzystną dla szukającego tej lokaty kapitału.*

Plan szczegółowy całej działalności banku opracowuje się obecnie, a przewodnią jego myślą, jest założenie trwałej podwaliny pod długoetrminowy tani kredyt hipoteczny dla Polski, — czyli przyciągnięcie kapitałów zagranicznych do Polski nie dlatego, by miały w niej one żer, jak bywało dotychczas, wprost szkodliwy dla Polski, lecz przeciwnie, by znalazły w niej korzystną dla siebie lokatę w połączeniu z korzyścią dla kraju. Bank ten rozpocznie wkrótce czynności.

W zrozumieniu tego zasadniczego postulatu, by lokata była dla zagranicznego kapitału korzystną, a przedewszystkiem pewna — hr. *Ronikier* dał inicjatywę organizacji, powstałej w formie spółki pod nazwą *„Pionier"*, a mającej w pierwszej linji za zadanie gruntowne badane wszystkich spraw interesów, jakie przez grupę hr. *Ronikiera* przedstawioneby być mogły zagranicy do zrealizowania. Jedną z przyczyn, dlaczego interesy polskie, przedstawiane zagranicą, w tak wielkiej ilości wypadków, kończyły się fiaskiem, było to, że nigdy gruntownie i fachowo nie były one opracowane i w jasnej i dobitnej formie wyłożone. To będzie jednem z najważniejszych zadań sp. *„Pionier"*, która li tylko te propozycje jako swoje zagranicy ofiarować będzie, które, przeszedłszy przez poważne badania fachowe, wytrzymają krytykę naszych najpoważniejszych autorytetów w każdej dziedzinie i z ich opinją, jasno ujętą, nie będą się bały przyjęcia zagranicą. Wyposażona w odpowiednie fundusze Sp. *„Pionier"*, przystąpiła już do pracy nad studjowaniem całego szeregu przedstawionych jej propozycji.

one for this action, as the economic conditions of Poland have improved considerably and the Western European market, particularly the German, is already saturated to such an extent with money seeking investment, that this money has to go on further in its search and will, of necessity, come across Poland, which is a country which can ensure many advantages for it.

Count **Adam Ronikier** has played an important part in the work of acquainting foreign capital with Poland, especially in the last two years, and at present some concrete results of his activities are visible. The chief of these is the attraction of foreign capital to the **Mortgage Credit Bank of Warsaw.**

This Bank was founded in 1918 at the time of the German occupation and was granted all necessary concessions for organizing long-term mortgage credit. Count *Ronikier*, backed by foreign groups of capitalists with Mr. J. Michael at their head, acquired the Bank and his aim is now to find an extensive market for its bonds abroad. As far as we know not only the foreign group directly interested in its development, but also other groups, particularly a certain American group offered the Bank their help in this respect, so that it will now be possible to place the bonds on foreign markets without any Government guarantee. This fact will serve to show that bonds with first mortgage security on Polish land and urban immovable property form a perfectly safe and profitable investment for foreign capital.

A detailed plan of activities of the Bank is now being worked out and the main trend of it is the creation of permanent foundations for cheap mortgage credit for Poland, i. e. to attract foreign capital to Poland not for the purpose of enabling it to use this country as a prey, but for the purpose of finding investment ground giving both security for the investor and benefits to the country. The Bank will shorly start its activities.

With this in view, in order to render investments in Poland entirely safe for foreign capital, Count *Ronikier* has created a new organisation, named *„Pioner Co."*, the main object of which is the thorough investigation of all schemes proposed by the Ronikier group to foreign capitalists. The main reason why in the majority of cases Polish schemes proposed to foreign capitalists failed, was that they were never thoroughly worked out in an expert manner and presented in a clear and definite form. This will be the main object of the *„Pionier Co."*, which will submit to foreign would-be investors only such proposals, which have been subjected to the criticism of the best Polish professional authorities on the subject and whose expert opinion is sure to be accepted abroad. The *„Pioner Co."*, endowed with the necessary funds, started already its activities of studying a number of proposals presented to it.



Fronton gmachu centrali Pocztowej Kasy Oszczędności w Warszawie.
The building of the Postal Savings Bank in Warsaw.

THE ANGLO-POLISH BANK, LIMITED

(Bank Angielsko-Polski, Sp. Akc.)

WARSAW

Established under Polish Laws, 1920, by

THE BRITISH OVERSEAS BANK, LIMITED, LONDON

in association with Polish interests.

STATEMENT OF POSITION

30th June, 1927.

LIABILITIES.	Zloty.	ASSETS.	Zloty.
Authorised Capital	2,500,000.00	Cash in Hand and at Bankers	804,151.05
		Foreign Currency in Hand	289,371.90
Paid-up Capital	1,500,000.00	Balances with Correspondents abroad	11,602,448.01
Reserve Capital	225,507.96	Bills Discounted in Zloty and foreign currency	15,894,441.47
Current, Deposit and other Accounts	12,210,386.94	Loans, Advances to Customers and other Accounts	5,550,872.18
Overdrafts with Correspondents abroad	10,817,045.32	Investments	111,458,32
Bills Rediscounted	9,807,737.10	Bank Premises	277,761.53
		Furniture and Fittings	30,172.86
	34,560,677.32		34,560,677.32
Liability under Endorsements and Guarantees	18,613,254.00	Customers' Liability under Endorsements and Guarantees	18,613,254.00
Liability under Bills for Collection	670,895.39	Bills for Collection	670,895.39
	53,844,826.71		53,844,826.71

MEMBERS OF COUNCIL.

PRESIDENT: Mr. JAN ZAGLENICZNY, President, Commercial Company of Associated Sugar Factories in Warsaw.
VICE-PRESIDENT: Mr. ARTUR C. D. GAIRDNER, Deputy Chairman and Managing Director, The British Overseas Bank Limited.

Mr. JOZEF EVERT. Hon. RAYMOND E. HUBBARD. Mr. SZYMON LANDAU. Mr. KAROL SACHS.
Mr. M. BRONIEWSKI. Mr. WINCENTY KOZIELL-POKLEWSKI. Mr. LUDWIK PANNENKO. Mr. TADEUSZ SULOWSKI.

MANAGER: Mr. J. BRYCE CLARKE.

The BANK is fully equipped to undertake all classes of Banking Business, and its services are offered to Traders and others having relations with POLAND. Enquiries may be addressed to THE BRITISH OVERSEAS BANK, LIMITED, 33, GRACECHURCH STREET, LOMBARD COURT, LONDON, E.C.3.

BANK HANDLOWY W WARSZAWIE

SPÓŁKA AKCYJNA

ZAŁOŻONY W ROKU 1870.

Adres telegraficzny: **„Handlobank"** dla Centrali i wszystkich oddziałów z wyjątkiem oddziału w Wilnie, którego adres telegraficzny jest **„Handlowy" Wilno.**

Agentury miejskie: Nowy-Świat 3, Tłomackie 1, Praga — Targowa 65.
Oddziały prowincjonalne: Baranowicze, Będzin, Brześć n/B., Częstochowa, Kalisz, Katowice, Kowel, Lublin, Łódź, Łuck, Płock, Poznań, Radom, Radomsk, Równe, Sosnowiec, Tomaszów-Mazowiecki, Wilno, Włocławek.

ZAŁATWIA WSZELKIE OPERACJE BANKOWE.

BANK HANDLOWY W WARSZAWIE

SPÓŁKA AKCYJNA

ESTABLISHED 1870.

Cable address· **„Handlobank"** for Head Office and all Branches with exception of Wilno Branch, for which the cable address is **„Handlowy" Wilno.**

City Offices: Nowy-Świat 3, Tłomackie 1, Praga—Targowa 65.
Provincial Branches: Baranowicze, Będzin, Brześć n/B., Częstochowa, Kalisz, Katowice, Kowel, Lublin, Łódź, Łuck, Płock, Poznań, Radom, Radomsk, Równe, Sosnowiec, Tomaszów-Mazowiecki, Wilno, Włocławek.

CARRYING OUT ALL BANKING OPERATIONS.

DOM BANKOWY

M. D. SZERESZOWSKI

Warszawa, Żelazna Brama 1

EGZYSTUJE OD 1864 ROKU.

Bank załatwia wszelkie tranzakcje w zakres bankowości wchodzące.

M. D. SZERESZOWSKI

BANKERS

1, Żelazna Brama, Warsaw.

ESTABLISHED IN 1864.

All banking operations transacted.

POLSKI MONOPOL TYTONIOWY

Polski Monopol Tytoniowy jako pełny monopol państwowy, wytwórczo-handlowy działa od r. 1924. Dnia 1 sierpnia 1924 r. nastąpiła likwidacja prywatnego przemysłu tytoniowego i ujęcie przez Państwo we własne ręce całkowitej produkcji i handlu wyrobami tytoniowemi.

Motywem przewodnim wprowadzenia pełnego monopolu tytoniowego były interesy skarbowe, a różnica zapatrywań, która stanowiła przedmiot długiej dyskusji, czy korzystniejszy jest dla Państwa system akcyzowy, czy monopolowy z osiągniętemi wynikami gospodarki monopolowej, została rozstrzygnięta na korzyść systemu monopolowego.

Dochód Państwa z opodatkowania tytoniu wynosił w r. 1922 (po zwaloryzowaniu marek na złote) 34.2 milj. zł. w r. 1923 — 32.9 milj. zł., w r. 1924 — 133.8 milj. zł., w r. 1925 — 182.4 milj. zł., w r. 1926 — 270 milj. zł. Wykazany bilansowo czysty zysk Monopolu Tytoniowego wynosił: w roku 1924 — 161.8 milj. zł. (wliczając akcyzę od wyrobów istniejących jeszcze w pierwszem półroczu fabryk prywatnych w kwocie 46.4 milj. zł.); w r. 1925 zysk ten wynosił 223.8 milj. zł., w r. 1926 zaś 315.3 milj zł.

Różnica między zyskiem bilansowym, a wpłatami rzeczywistymi do Skarbu Państwa przedstawia stopniowe zwiększenie się majątku i zapasów Monopolu Tytoniowego, jako samodzielnego przedsiębiorstwa państwowego.

Rozwój Monopolu ilustrują następujące cyfry:

31 grudnia r. 1918 istniała 1 fabryka państwowa, 31 grudnia 1922 istniało fabryk 5, z końcem r. 1924 fabryk 9, z końcem r. 1926 fabryk 22.

Ilość przerobionego surowca wynosiła w r. 1919 — 470,922 kg., w r. 1920 — 1,022,957 kg., w r. 1921 — 1,834,566 kg., w r. 1922 — 2,314,706 kg. w r. 1923 — 3,363,290 kg., w r. 1924 — 7,497,267 kg., w r. 1925 — 17,755,866 kg., w r. 1926 — 17,625,860 kg.

Ilość robotników pracujących w 22 fabrykach wynosi około 11,400. Sprzedaż wyrobów tytoniowych odbywa się u 40,000 z górą sprzedawców detalicznych, którym dostarcza tych wyrobów około 800 hurtowni. Magazynów, rozdzielających wyroby monopolu, istnieje 30.

THE POLISH TOBACCO MONOPOLY

The Polish Tobacco Monopoly started its activities as a productive and commercial state monopoly in 1924. On 1st August 1924 all private tobacco factories were closed and the State took over the whole production and sale of tobacco.

The main spring for the establishment of a full tobacco monopoly was consideration for Treasury interests and a long dispute, as to whether the excise or monopoly system was the more advantageous for the State, ended in a decision in favour of the monopoly system.

The income of the State from the taxation of tobacco in 1922 (after revaluation of Polish marks into zlote) amounted to 34.2 million zloty; in 1923 — 32.9 millions; in 1924 — 133.8 millions; in 1925 — 182.4 millions; in 1926 — 270 millions. The net profit shown in the balance sheet of the Tobacco Monopoly for 1924 was 161.8 million zloty (including the excise revenue of 46.4 millions from the private factories still in existence in the first half year); in 1925 the profit was 223.8 millions and in 1926 — 315.3 million zloty.

The differences between net profits shown in the balance sheet and the actual payments into the Treasury represent the gradual increase of the property and stocks of the Tobacco Monopoly as a separate State enterprise.

The development of the Tobacco Monopoly is shown by the following figures:

On 31st December 1918 there was only one State factory, on 31st December 1922 there were 5 factories, at the end of 1924 — 9 factories and at the end of 1926 — 22 factories.

The quantities of the raw tobacco used up in the factories amounted to: in 1919 — 470,992 kg., in 1920 — 1,022,957 kg., in 1921 — 1,834,566 kg., in 1922 — 2,314,706 kg., in 1923 — 3,363,290 kg., in 1924 — 7,497,267 kg., in 1925 — 17,755,866 kg., and in 1926 — 17,625,860 kg.

About 11,400 workmen are emloyed in the 22 State factories. Over 40,000 retailers sell the products of the Tobacco Monopoly which are supplied by about 800 wholesalers. There are 30 distributing warehouses in the country.



Monopol Tytoniowy. Fabrykacja papierosów.

The Tobacco Monopoly. Cigarette making.

ŻYRARDÓW

TOWARZYSTWO ZAKŁADÓW ŻYRARDOWSKICH S.A.

ARTYKUŁY LNIANE:

Tkaniny Bieliźniane
Tkaniny krawieckie
Bielizna stołowa biała i kolorowa
Tkaniny pościelowe
Płótno siennikowe
Chodniki
Płótno oponowe
Płótno opakunkowe
Płótno workowe

LINEN FABRICS:

Lingerie Materials
Linings, &c., for Tailors
Table Cloths, white and coloured
Bed Cloths
Mattress Fabrics
Stair Covers
Tarpaulin Canvas
Pack Cloth
Sack Cloth

ARTYKUŁY BAWEŁNIANE:

Tkaniny Bieliźniane
Bielizna stołowa biała i kolorowa
Tkaniny kąpielowe
Tkaniny pościelowe
Kapy
Tkaniny kamaszowe
Tkaniny filtracyjne
Tkaniny roletowe

COTTON FABRICS:

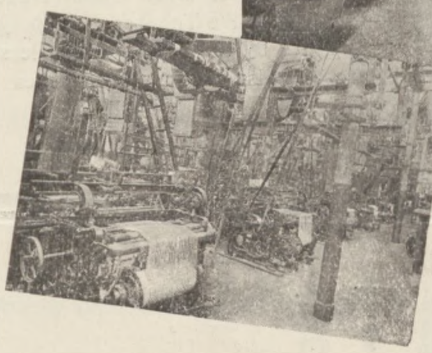
Lingerie Materials
Table Cloths, white and coloured
Towels
Bed Cloths
Bed Covers
Miscellaneous Fabrics for Footwear
Filtering Fabrics
Materials for Blinds and Marquees

ARTYKUŁY JACQUARDOWE.

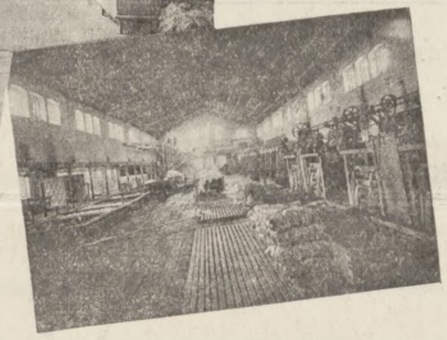
JACQUARD FABRICS.



Mechaniczna czesalnia lnu.
Mechanical combing of linen.



Warsztaty Jacquarda.
Jackard looms.



Wnętrze bielnika w Jaktorowie.
Bleaching works at Jaktorow.



Pończoszarnia.
Stockings mill.



Wjazd od kolei państw. do fabryki.
Entrance from the State Railway side.



Bielenie przędzy na łące.
Yarn meadow bleaching.

Towarzystwo Zakładów Żyrardowskich założone w 1833 roku, rozwinęło się bardzo szybko.

Wkrótce firma była znana i ceniona przez przeszło 160 miljonów mieszkańców, od wybrzeży Bałtyku i Morza Czarnego aż do Władywostoku.

Żyrardów jest przedewszystkiem znany ze swoich tkanin lnianych i przed wojną wyroby jego cieszyły się wielkiem uznaniem; obecnie Żyrardów jest dostawcą Domu p. Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej oraz Prezydjum Rady Ministrów.

Tkaniny Żyrardowskie słyną ze swej jakości i wykończenia. Urządzenia specjalne i jedyne w swoim rodzaju — pozwalają na **bielenie wszystkich tkanin na łące.**

Fabryki Żyrardowskie uległy częściowemu zniszczeniu podczas wojny. Po uruchomieniu, Towarzystwo Zakładów Żyrardowskich, jedyna w Polsce poważna fabryka artykułów lnianych—rozwija się pomyślnie i zatrudnia już obecnie kilka tysięcy robotników.

Zakłady Żyrardowskie obejmują: Przędzalnie i Tkalnie lnu i bawełny, Bielnik, Farbiarnię oraz warsztaty pończosznicze. W poszczególnych tych działach fabryki są wyrabiane tak artykuły kurantowe jak i artykuły specjalne, zarówno lniane jak i bawełniane oraz pończosznicze.

Established in 1833, the Zyrardow Works Company has rapidly developed into an important concern.

Its name soon became known and appreciated over an area stretching from the shores of the Baltic and Black Sea to Vladivostok.

Zyrardow is especially renowned for its linen fabrics, which were greatly appreciated before the War. The Presidential household, and Ministers at official entertainments, use these fabrics.

Owing to an arrangement, unique of its kind, by which the bleaching is effected on meadows, fabrics bearing the name „Zyrardow" are renowned for their quality and finish.

The works were partly destroyed during the War. Since the recommencement of its activities, the Zyrardów Company has maintained its tradition — namely, „To produce nothing but first-class goods". It employs already several thousand workmen.

The Zyrardow Works comprise Spinning and Weaving Mills for flax and cotton, as well as a Hosiery, bleaching and dyeing plant. These produce both the more popular and the more exclusive goods.



Widok ogólny fabryki w Żyrardowie. General view of the works at Zyrardow.

Adres telegraficzny: „GIRARD" WARSZAWA.
Fabryka w ŻYRARDOWIE.
Dyrekcja Generalna: WARSZAWA, TRAUGUTTA 8.
Telefony: 85-84, 93-62, 53-64

Telegraph. Address: „GIRARD" WARSZAWA.
Works: ZYRARDOW, Poland.
General Management: WARSAW, TRAUGUTTA 8.
Telephones: 85-84, 53-64, 93-62

Drukarnia Mazowiecka w dz. Polskiej Wydawniczej Spółki Powszechnej, Warszawa, Szpitalna 1.

Dyrektor Ajencji: Adam Szczepanik.

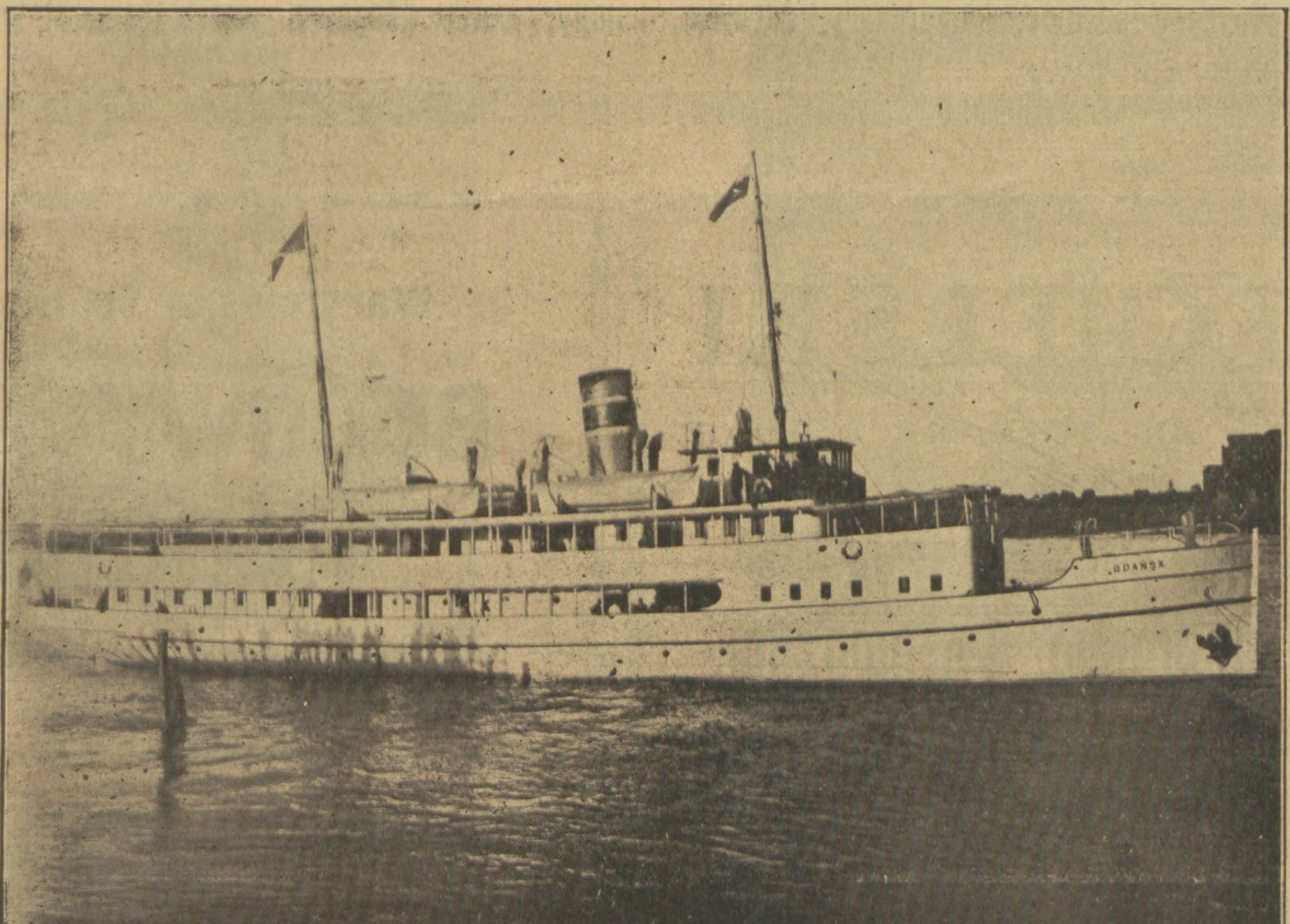
Warszawa 30 lipca 1927 roku.

AJENCJA WSCHODNIA

Agence Télégraphique de l'Est — Telegraphenagentur „Der Ostdienst" — Eastern Telegraphic Agency

Przedstawiciele i Korespondenci we wszystkich większych miastach w kraju i zagranicą.

CENTRALA: Warszawa, Nowy-Świat 16. Tel. Redakcji 244-62 i 6-56. — Adres telegr. Warszawa-Agenest. — Tel. Administracji 172-03. — Konto czekowe P. K. O. 8525.



Statek Salonowy „GDAŃSK"
wybudowany dla Państwowego Przedsiębiorstwa „Żegluga Polska" w dokach „The International Shipbuilding and Engineering Co Ltd." (Stocznia Gdańska).

NUMER WYSTAWOWY.

Warszawa 30 lipca 1927 roku.

AJENCJA WSCHODNIA

Agence Télégraphique de l'Est — Telegraphenagentur „Der Ostdienst" — Eastern Telegraphic Agency

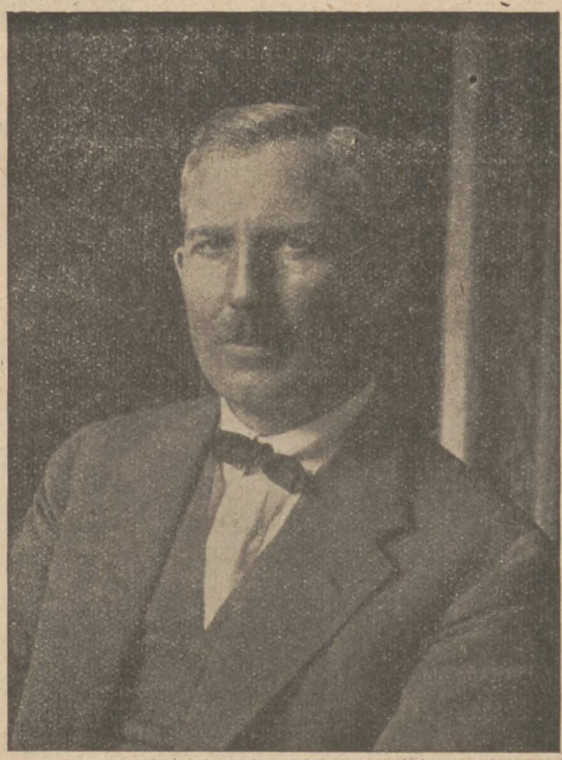
Przedstawiciele i Korespondenci we wszystkich większych miastach w kraju i zagranicą.

CENTRALA: Warszawa, Nowy-Świat 16. Tel. Redakcji 244-62 i 6-56. — Adres telegr. Warszawa-Agenest. — Tel. Administracji 172-03. — Konto czekowe P. K. O. 8525.

Polska żegluga morska i rzeczna



Inżynier Eugenjusz Kwiatkowski
Minister Przemysłu i Handlu.
Inicjator twórca polskiej żeglugi morskiej



Inżynier Paweł Romocki
Minister Komunikacji, który przez zamówienie okrętów pasażerskich dla „Żeglugi Polskiej", zapoczątkował naszą morską żeglugę pasażerską.



Generał Marjusz Zaruski
Starosta Morski, Członek Rady Administracyjnej Państwowego Przedsiębiorstwa „Żegluga Polska".

Na morze! to hasło dnia dzisiejszego dla Polski. Polska musi się stać mocarstwem morskiem: wymagają tego sprawy Jej gospodarcze, moralne i stanowisko polityczne.

Marjusz Zaruski

Puck. 8·VII·1927.

PORT W GDYNI

Budowę portu w Gdyni rozpoczęto na wiosnę 1920 roku w nadzwyczajnie ciężkim dla Państwa pod względem finansowym czasie. Wojna, pochłaniająca ogromne środki pieniężne wpłynęła na szczupłość kredytu, przeznaczonego na budowę portu. Początkowo budowę portu zaczęły władze wojskowe i dopiero w roku 1922 przeszła ona pod zarząd *Ministerstwa Przemysłu i Handlu*.

Tempo budowy było początkowo tak wolne, że władze państwowe postanowiły za wszelką cenę je przyśpieszyć. Rok 1922 był etapem przełomowym dla postępowania robót budowlanych, gdyż w roku tym została zawarta umowa z *konsorcjum francusko-polskiem* na budowę portu, obliczonego na obrót 2.000.000 ton z terminem do końca 1930 roku. W skład konsorcjum wesły francuskie firmy Batignolles, Schneider i Hersent, pozatem Polski Bank Przemysłowy oraz dwaj prywatni ludzie inż. Rummel i inż. Teodozy Nosowicz.

Konsorcjum roboty rozpoczęło w roku 1924. Do końca roku 1926 wykonano w porcie gdyńskim robót hydrotechnicznych na ogólną sumę około *1.500.000 dolarów*. W roku tym uzyskaliśmy gotowych do eksploatacji wybrzeży przeszło 600 metr. W roku 1927 ilość nabrzeży zwiększyła się nieznacznie, a mianowicie do *900* mtr. W programie robót na rok 1927 uwzględniono bowiem przedewszystkiem *budowę zasłony w awanporcie*. Zeszłoroczna zima wykazała, że eksploatacja nadbrzeży bez zamknięcia awanportu jest niezmiernie utrudniona. Kanał wejściowy w awanporcie posiadać będzie głębokość 11 metrów, nadbrzeża w awanporcie mają głębokość 8 metrów, a w basenie wewnętrznym 10 metrów. Budowa portu w rozmiarach około 200 ha. powierzchni wodnej z jednym basenem w awanporcie i drugim basenem wewnętrznym z nadbrzeżami o łącznej długości 3.615 metrów ma być ukończona w roku 1930.



Ogólny widok portu w Gdyni.

Port gdyński w obecnym stanie zaopatrzony jest w wodę słodką i światło elektryczne. Zostały również uruchomione *dwa dźwigi mostowe*, które służą do importu rudy i eksportu węgla. Również na ukończeniu jest *magazyn portowy* o rozmiarach 100 × 45 mtr. i 6 mtr. wysokości oraz *dwa pięciotonowe dźwigi bramowe*. W roku 1926 wywieziono z portu Gdyni 395.751 ton węgla w eksporcie, a w pierwszych dwóch kwartałach roku 1927 — 322.791 ton.

Port gdyński buduje się w bardzo ciężkich warunkach. Nasze życie gospodarcze nie pozwala czekać do całkowitego ukończenia budowy portu, okazała się bowiem konieczność jego jednoczesnej budowy i eksploatacji. Odbiło się to ujemnie zarówno na budowie jak i eksploatacji. Przedewszystkiem obecnie eksploatuje się nabrzeże niezupełnie jeszcze zasłonięte, wprawdzie jest projektowane przedłużenie prowizorycznej zasłony do długości 125 mtr. ale i to będzie niezupełnie wystarczające. Dopiero w roku bieżącym zostanie wybudowane molo znacznej długości, dając dostateczną zasłonę.

Sprawą pilną stała się dla portu gdyńskiego kwestja budowy elewatorów zbożowych oraz chłodni i warsztatów dla remontu statków. Niestety, fundusze państwowe nie pozwalają na to, aby w krótkim czasie z funduszu państwowego tego rodzaju kosztowne inwestycje przeprowadzić. Z drugiej strony coraz więcej przeważa zdanie, że porty fiskalne, wyłącznie przez państwo administrowane i eksploatowane, nie mogą się rozwijać korzystnie. Jest więc wskazane, aby jaknajszerzej do współpracy w dalszym rozwoju portu przyciągnąć kapitał prywatny, ewentualnie i zagraniczny. Zawarta obecnie umowa z Koncernem Węglowym Robur wkłada na niego obowiązek eksportowania z jego 200 metr. nabrzeży najdalej od 1 lipca 1928 roku 100.000 ton węgla miesięcznie, a od 1 lipca 1927 r. po 30.000 ton miesięcznie. Eksport węgla przez Gdynię nabierze właściwego rozmachu, gdy cała linja kolejowa *Kalety—Herby—Podzamcze—Bydgoszcz — Szlachta — Gdynia* będzie całkowicie wykończona. Wspomniana linja jest już częściowo wybudowana i transporty węgla, opierając się na istniejących już odcinkach kolejowych, kierowane są tą drogą.



Ogólny widok portu w Gdyni.

Poważną trudnością w eksploatacji portu gdyńskiego tworzy okoliczność, *że nowobudujący się port nie posiada ośrodka miejskiego*, na którym mógłby się oprzeć. Jednak sezon budowlany 1926 — 7 przyniósł znaczną poprawę w postaci całegu szeregu nowowybudowanych domów.

Władze państwowe przez wprowadzenie całegu szeregu zarządzeń, jak to przez zwolnienie odpowiednich przedsiębiorstw od państwowego podatku przemysłowego, oraz udzielenie kredytu gminie miasta Gdyni do wysokości 5.000.000 zł. w złocie umożliwią przełamać zbyt powolną ewolucyjną rozbudowę miasta Gdyni. Również wyznaczenie na stanowisko Starosty Morskiego nadzwyczaj energicznego fachowca w sprawach morskich gen. *Marjusza Zaruskiego*, przyczyni się do przeprowadzenia i skoordynowania u wszelkich władz lokalnych zamierzeń władz centralnych.

O ile Starosta Morski poza daleko idącemi pełnomocnictwami będzie również zaopatrzony w odpowiednie fundusze, to budowa miasta może ruszyć z miejsca.

Dla ożywienia handlu, przemysłu oraz działalności banków wydane są *specjalne ulgi*. Jako dalsze inwestycje przewidziana jest budowa chłodni i elewatorów zbożowych, na których budowę w najbliższym czasie będzie zawarta umowa. Również niektóre Towarzystwa pertaraktują w sprawie budowy fabryk i wielkich zakładów przemysłowych w Gdyni.

Port gdyński ma przed sobą szeroko zakreślone możności rozwoju. Gdańskowi konkurencji robić on nie będzie. Współpraca między *Gdańskiem a Gdynią przez samą naturę jest wskazana*. Gdańsk — to port dla ładunków masowych, idących Wisłą. Gdynia ze swym lepszym dostępem od morza, to typowy port kolejowy dla ładunków cennych i terminowych oraz dla ruchu pasażerskiego. W tym też kierunku powinien pójść rozwój obu portów.

Inż. Stanisław Łęgowski.



Krany przeładunkowe w porcie w Gdyni.

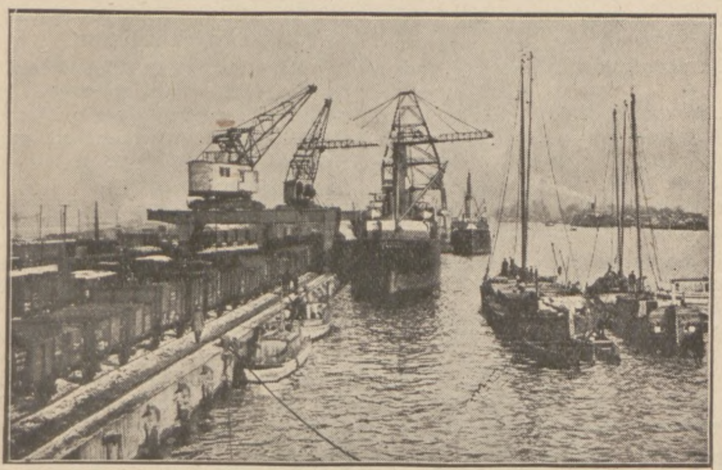
Rozwój portu gdańskiego.

W pierwszych latach powojennych życie gospodarcze Europy nie mogło się odrazu zupełnie normalnie rozwijać. Głównem zadaniem była odbudowa zniszczonych lub też uszkodzonych przez wojnę warsztatów pracy. Trzeba było przedewszystkiem zaspokoić najniezbędniejsze potrzeby zubożałej przez wojnę ludności. Musiało też trochę czasu upłynąć dopóki życie gospodarcze przwystosowało się do nowych państwowo-politycznych stosunków.

Zmiany granic politycznych stworzyły nowe zadania dla różnych obszarów gospodarczych, które się znalazły w innych niż dotychczas kompleksach gospodarczych. Objawia się to w pierwszym rzędzie na cyfrach ruchu portowego w Gdańsku, co widać z poniższej tabeli.

	Weszło statków	t. r. n.	Wyszło statków	t. r. n.
1912	2.992	970.653	2.974	993.152
1924	3.312	1.635.010	3.330	1.648.023
1925	3.986	1.869.979	3.958	1.864.182
1926	5.967	3.432.480	5.903	3.395.840

Jak wynika z powyższej tabeli ruch okrętowy w Gdańsku był w roku 1926 większy o 248% niż w roku 1912. W roku bież. rozwój ten postępuje w dalszym ciągu, ruch okrętowy bowiem był w ciągu 4 pierwszych miesięcy większy o 36% aniżeli w tym samym czasie roku ubiegłego.



Najnowsze urządzenia przeładunkowe w porcie gdańskim.

Ale zjawiska omówione pokrótce w powyższych rozważaniach wystąpiły również jaskrawo przy rozwoju Wolnego Miasta Gdańska. Gdański handel i przemysł musiał częściowo rozluźnić swój kontakt z gospodarstwem niemieckiem i stworzyć sobie nowe oparcie na rynku polskim. Ponieważ jednak niezależnie od momentów politycznych również szereg względów gospodarczych jak to wyższa waluta aniżeli w obszarze ciążenia inne prawodawstwo, trudności kredytowe i t. d. utrudniały narazie gospodarczą współpracę z polskiemi kołami handlowemi, nie mogły nietkóre gałęzie gdańskiego życia gospodarczego tak się rozwijać, jak sobie tego życzono, co znowu było przyczyną skarg na ogólnie ciężką sytuację gospodarczą Gdańska.

Psychologicznie jest rzeczą zupełnie zrozumiałą, że zawsze chętniej się mówi o swoich bolączkach, aniżeli o objawach pomyślnych. Przez to też się tłomaczy, że w większości publikacji gdańskich o rozwoju gospodarczym Wolnego Miasta po wojnie zapomina się zwykle o najważniejszej części gdańskiego życia gospodarczego, o tej jego części, która wyjątkowo pomyślnie się rozwija, a mianowicie o porcie gdańskim.

Po wojnie skoncentrowała się w Gdańsku *przeważna część polskiego handlu zamorskiego*, co się daje łatwo wytłómaczyć tak przez geograficzne jak i przez gospodarczo-polityczne względy: Gdańsk jest portem położonym najbliżej od większości polskich ośrodków gospodarczych i polski interes państwowy wymagał również posługiwania się w pierwszym rzędzie portem gdańskim. Wystarczy wymienić tutaj wpływ na bilans płatniczy państwa, posługiwanie się własnemi kolejami, dalej niezależność od polityki handlowej państw sąsiednich i t. d.

Ze względów wyżej wymienionych zarząd polskich kolei państwowych skierował, przez wprowadzenie szeregu taryf wyjątkowych, polski handel zamorski do Gdańska. Wysiłki te miały wynik pomyślny i odbiły się w pierwszym rzędzie na cyfrach ruchu portowego

Ilość bander reprezentowanych w gdańskim ruchu portowym wzrosła z 11 w roku 1912 na 23 w roku 1926. Wskazuje to na wzrost międzynarodowego znaczenia portu gdańskiego. Gdańsk posiada obecnie 67 stałych połączeń okrętowych, z których najważniejszemi są: z portami Morza Bałtyckiego, z Hamburgiem, Le Havrem, Dunkierką, z portami angielskiemi, norweskiemi, holenderskiemi, z Nowym Jorkiem, Aleksandrją, Konstantynopolem, Salonikami, z portami Morza Czarnego i wiele innych. Istnieje również nieregularne jeszcze połączenie z Dalekim Wschodem i Ameryką południową.

Ruch towarowy rozwijał się odpowiednio do cyfr ruchu okrętowego. Ogólna ilość przeładowanych w porcie towarów wyniosła w roku 1926 6.300.000 ton w porównaniu z 2.270.000 ton w przeciętnej trzech ostatnich lat przedwojennych. Nastąpiła również zmiana w stosunku przywozu i wywozu. Niema obecnie względnej równowagi, która panowała przed wojną; po krótkiej przewadze importu do 1921 r. eksport zajął główne miejsce. Tak np. w r. 1926 wywieziono 5.659.000 ton, przywieziono 640.000 ton. Aczkolwiek równowaga pomiędzy wywozem i przywozem jest nadzwyczaj korzystna dla stosunków portowych, udaje się ją osiągnąć w rzadkich bardzo wypadkach. Wszystkie prawie porty, służące poważnemu obrotowi towarów masowych, muszą zrezygnować z korzyści płynących z równowagi eksportu i importu podług wagi, szczególnie jeżeli tak jak w Gdańsku węgiel jest głównym artykułem portowym.



Skład drzewa w porcie gdańskim.

W wywozie roku 1926 główne miejsce zajął *węgiel*. Stały rozwój tego wywozu wykazał, że wyrażane częstośroć przed rokiem przekonanie, iż zachodzi tutaj zjawisko przejściowe, było błędne. W przeciwieństwie do innych portów bałtyckich, które miały wysokie cyfry eksportowe węgla tylko w czasie strajku angielskiego, eksport przez port gdański rozwijał się bez większego wpływu tej przejściowej konjunktury: podczas gdy w miesiącu rekordowym r. ub. w lipcu, w czasie największego napięcia strajku angielskiego wywieziono przez port gdański 382.000 ton, przeładunek węgla w maju roku bież. wyniósł 363.000 ton, a więc zupełnie tylko nieznacznie się różnił. Przeciętna miesięczna w roku bież. jest znacznie wyższa aniżeli w roku 1926. Można więc uważać za pewnik, że wywóz węgla przez Gdańsk jest zjawiskiem stałem i w miarę postępującej rozbudowy portu będzie się zwiększał.

Obok eksportu węgla wymienić należy *eksport przetworów naftowych*, który wyniósł w roku 1926 — 160.000 ton, podczas gdy przed wojną przywożono ok. 45.000 ton rocznie. Eksport ten rozwijał się dużemi skokami i trudno dzisiaj jeszcze przewidzieć jego przyszłość.

Drugie miejsce w wywozie zajmuje *drzewo*. I tu można również stwierdzić szybki i pomyślny rozwój. Zamiast 250.000 ton przeciętnie rocznie przed wojną wywieziono w roku 1926 — 1.390.000 ton drzewa. W roku bież. cyfry eksportowe będą zapewnie jeszcze większe, ponieważ już w ciągu pierwszych 4 miesięcy bież. r. wywieziono ok. 530.000 ton. Gdańsk jest obecnie największym portem eksportowym dla drzewa w Europie i ma niewielu konkurentów w innych częściach świata.

Trzecie miejsce zajmują *płody rolnej* — 548.000 ton, w tem 181.000 ton cukru. Nie osiągnięto tutaj jeszcze cyfr przedwojennych (ok. 850.000 ton), ponieważ brak dotychczas transportów ukraińskiego zboża i cukru, które przed wojną grały w Gdańsku dużą rolę.

W przywozie główne miejsce zajęły w roku 1926 *rudy żelazne* z cyfrą 246.000 ton. W cyfrze tej zawarty jest nietylko import do Polski, pewna część rudy przywiezionej przez Gdańsk skierowała się również do Czechosłowacji i niemieckiej części Górnego Śląska. Wykazuje to, że port gdański stał się konkurencyjnym również w stosunku do taniego transportu Odrą via Szczecin. W roku bieżącym rozwija się pomyślnie obok przywozu rudy również i import starego żelastwa, osiągając 20.000 ton miesięcznie. Na drugiem miejscu stoją w roku 1926 *nawozy sztuczne i chemikalja* z cyfrą 161.000 ton. Należy tutaj nadmienić, że w ostatnich czasach zostało osiągnięte bezpośrednie połączenie z krajami produkcji. Trzecie miejsce zajmują *artykuły spożywcze i kolonjalne*, których przywóz wyniósł 140.000 ton. Największą pozycję stanowią tu śledzie — 76.000 ton, dalej tytoń, herbata, kakao, ryż i t. d.

Krótki ten przegląd gdańskiego ruchu portowego pozwala stwierdzić, że *port gdański zajął po wojnie godne stanowisko w rzędzie portów o znaczeniu światowem i może spokojnie spoglądać w przyszłość.* Daleko idąca rozbudowa urządzeń portowych postanowiona przez Radę Portu wzmocni jeszcze bardziej jego stanowisko i stworzy nowe możliwości.

Polska flota, a handel zagraniczny

— Niejednokrotnie już oświadczałem, że trzydziestomiljonowy naród nie może zrezygnować z posiadania własnej floty. Twierdzę, że naród, który chce posiadać znaczenie na polu gospodarczem i politycznem, *musi bezwarunkowo rozporządzać flotą handlową.*

Własna flota handlowa, pomijając już korzyści, jakie płyną z transportu towarów i premji ubezpieczeniowych da kupcom polskim *doświadczenie i wyrobienie handlowe.* — Anglja zawdzięcza swoje mocarstwowe stanowisko i bogactwo kraju odpowiedniemu wyzyskaniu wszelkich możliwości żeglugowych.

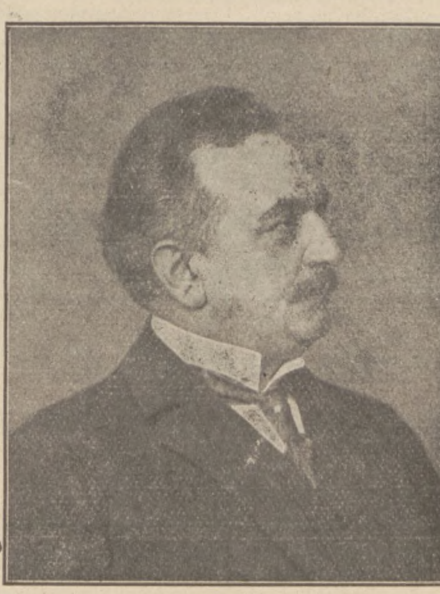
Własna flota, prócz tego, daje *zatrudnienie całej masie ludności*, zmniejszając temsamem bezrobocie.

Co do samych okrętów, to dla obrotów towarowych *należy budować okręty średniej wielkości,* ponieważ mniejszy statek może być łatwiej i prędzej zafrachtowany, zwłaszcza na drogę powrotną.

Natomiast dla żeglugi oceanicznej do Ameryki Północnej i Południowej należy mieć *duże okręty towarowo-pasażerskie*, zastosowane do przewozu emigrantów, co wobec dużej emigracji ma dla Polski szczególnie doniosłe znaczenie.

Budować okręty należy bezwzględnie w kraju, ponieważ w ten sposób 50 — 60% sumy przedstawiającej wartość okrętu zasili huty polskie, dostarczające materjały żelazne.

Na zakończenie p. profesor L. NOE wyraził swoje jaknajlepsze życzenia dla pomyślnego i szybkiego rozwoju polskiej floty handlowej.



Profesor L. Noé.

Profesor Doktór h. c. Inżynier Ludwig Noé Konsul Finlandzki na Wolne miasto Gdańsk, Generalny Dyrektor „The International Shipbuilding and Engineering Co Ltd.“ w Gadńsku (Stocznia Gdańska) pochodzi z południowo-francuskiej rodziny.

Po odbyciu studjów na politechnce w Karlsruhe, gdzie go obdarzono tytułem Doktora Honoris Causa, Profesor Noé pracował dłuższy czas w wielkim przemyśle w Niemczech, jak u Kruppa, u Aschersleben i t. d., zajmując wszędzie kierownicze stanowiska.

Obecnie Profesor Noé zajmuje wybitne stanowisko jako Profesor Politechniki Gdańskiej i Generalny Dyrektor „The International Shipbuilding and Engineering Co Ltd. w Gdańsku.

Profesor Noé znany jest jako wybitny działacz społeczny i przyjaciel Polski, który na polu porozumienia polsko-gdańskiego odegrał wybitną rolę. Również nasza młodzież akademicka, studjująca na Politechnice Gdańskiej, znajduje w nim wielkiego przyjaciela.

Znaczenie portu gdańskiego

Znaczenie portu gdańskiego dla handlu zagranicznego Polski jest bardzo duże. Mimo, że Polska pod względem położenia geograficznego jest państwem raczej kontynentalnem, 25 procent całego eksportu polskiego i 26 procent importu przeszło w roku 1926



Bohdan Nagórski.
Dyrektor Handlowy Portu Gdańskiego.

przez port gdański. Jeśli dodać do tego ilości towarów przewiezionych przez Gdynię i Tczew oraz uwzględnić wciąż jeszcze, niestety, dość znaczny udział portów obcych, zwłaszcza niemieckich, w imporcie i eksporcie polskim, to należy przyjść do przekonania, że handel drogą morską odgrywa już teraz bardzo wybitną rolę w całości handlu zagranicznego Polski. A przecież są to dopiero początki!

Do całego szeregu krajów, nasza ekspansja handlowa wcale jeszcze nie dotarła, cały szereg artykułów eksportowych może mieć wielkie widoki rozwoju, o ile produkcja ich i handel postawione zostaną na należytym poziomie. Import z krajów zamorskich rozrośnie się również znacznie silniej, w miarę wzrostu ogólnego dobrobytu w Polsce.

Już teraz ruch w portach obsługujących Polskę jest tak duży, że zapotrzebowanie przekracza zdolności przeładunkowe portów i zdolności przewozowe kolei. Gdańsk jest jedynym portem w Europie, a zapewne i na świecie, który w porównaniu do czasów przedwojennych miał w roku 1926 ruch statków — trzy i pół razy większy, a ruch towarów trzy razy większy, niż w r. 1912. W roku bieżącym, jak dotąd, ruch jest jeszcze o kilkadziesiąt procent większy niż w roku poprzednim. Wzrost ten będzie jeszcze znacznie silniejszy, gdy rozbudowa portów i kolei do nich prowadzących zostanie na większą skalę uskuteczniona i umożliwi pełny i nieskrępowany rozwój naszego eksportu.

Bohdan Nagórski.

Rozwój i działalność państwowego przedsiębiorstwa „Żegluga Polska" w Gdyni

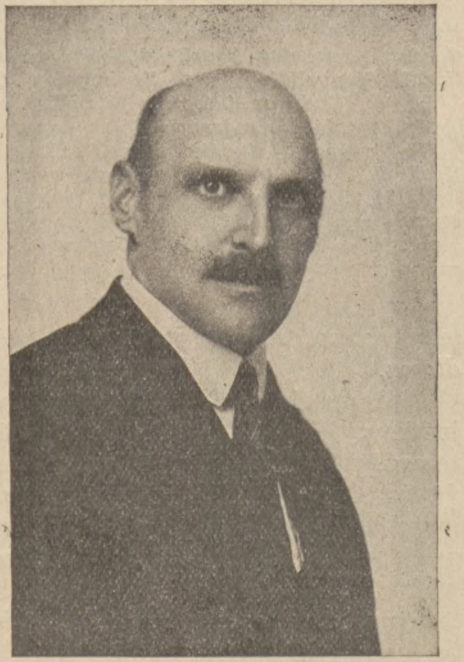
Utworzenie przez Ministerstwo przemysłu i Handlu Państwowe Przedsiębiorstwo „Żegluga Polska" rozpoczęło swą pracę efektywną w dniu 15-go stycznia r. b. kiedy to wyruszył pierwszy okręt z portu Gdańskiego, zaopatrzony w pełny, zgóry przygotowany ładunek. Od tej pory statki T-wa stale znajdują się w ruchu, odwiedzając porty morza Bałtyckiego i Północnego, zawsze posiadając pełny ładunek. W ciągu eksploatacji okazało się, że wszystkie 6 statków, jakie posiada „Żegluga Polska" są zupełnie dobre i odpowiadają w zupełności naszym potrzebom eksportowym, nadając się do przewozów węgla i drzewa, które to produkty stanowią gros naszej ekspansji zewnętrznej.

Statki zostały zakupione we Francji bardzo tanio i na bardzo dogodnych warunkach. Statki te były początkowo przeznaczone przez T-wo Okrętowe, które je zamówiło w stoczni francuskiej, dla komunikacji na morzach południowych, i wskutek tego były nieprzystosowane do wymagań żeglugowych morza Północnego i Bałtyckiego. Budowane dla innego klimatu i dla odmiennych warunków pracy statki te musiały ulec nieznacznym zresztą przeróbkom w celu przystosowania ich do pracy przy obsłudze handlu polskiego.

Między innemi trzeba było w statkach tych urządzić centralne ogrzewanie, gdyż, jak już zaznaczyliśmy, przeznaczone dla komunikacji południowej nie posiadały dostatecznych urządzeń ogrzewawczych w pomieszczeniach dla załogi. Przeróbki te konieczne ze względu na rejsy do portów północnej Szwecji były jednak o tyle nieznaczne, że uskutecznienie ich nie wpłynęło na zatrzymanie eksploatacji statków.

Towarzystwa asekuracyjne, które przeprowadziły szczegółowe badanie tych statków przez swoich fachowców, wydały jaknajlepszą opinję o jakości i dobroci statków, jak również o ich dobrem utrzymaniu przez załogę.

Od czasu wyjścia pierwszych statków T-wa „Żegluga Polska" z naszych portów, 6



Inż. J. Rummel,
Dyr. zarządzający T-wa „Żegluga Polska".

statków Żeglugi przewiozły 111.452 tony ładunków.

Jest rzeczą charakterystyczną, że kupcy zagraniczni bardzo prędko nabrali kompletnego zaufania do „Żeglugi Polskiej", tak że nie było kompletnie trudności z otrzymaniem ładunków z portów cudzoziemskich. W ten sposób statki przewiozły z portów zagranicznych 28.155 ton ładunku przeważnie węgla angielskiego do portów duńskich i szwedzkich. Ostatnie statki przedsiębiorstwa przyjęły udział i w imporcie do Polski między innemi towasówki fosforytów i t. d. Fracht brutto za przewóz tych towarów wyniósł 43.500 funtów angielskich.

Wszystkie statki razem odbyły już przeszło 50 podróży, wychodząc z Gdyni, i Gdańska zawsze z pełnemi ładunkami do portów Szwecji, Danji, Północnej Francji i Anglji.

Ten rejon morza Bałtyckiego i Północnego może być uważanym za normalne pole pracy tych parowców.

Pięć statków zrobiły razem pod polską banderą przeszło 30.000 mil, czyli w stosunku do równika okrążyły kulę ziemską siedem razy.

Statek „Warta", przejęty niedawno od Marynarki Wojennej, otrzymał ładunek do Algieru, skąd wyruszył z powrotem do Gdańska z ładunkiem fosforytów dla Tow. Akc. „R. Maj" w Poznaniu i tytoniu dla Państwowego Monopolu Tytuniowego.

Zjawienie się na morzach polskiej bandery miało niezmiernie doniosłe znaczenie dla propagandy naszej państwowości — zagranica bowiem przekonała się, że Polska nietylko istnieje, ale jest również państwem żywotnem.

Już tak krótkie istnienie „Żeglugi Polskiej" wpłynęło dodatnio na zmianę stosunków w handlu zagranicznym Polski.

Dzięki istnieniu „Żeglugi Polskiej" w naszym eksporcie pojawiły się pierwsze sprzedaże cif port cudzoziemski oraz, jak widać z powyższego, już zaczyna się zakup towarów importowych franco port cudzoziemski.

O ile można wnioskować z obecnego stanu rzeczy, gdyby „Żegluga Polska" posiadała większą ilość parowców, statki te mogłyby również dobrze pracować i miałyby zabezpieczone ładunki przedsiębiorstw zagranicznych, które już nawiązały bezpośrednie stosunki z szeregiem polskich firm.

Obecnie odczuwa się konieczność uruchomienia stałej linji regularnej, która z jednej strony obsługiwałaby porty Belgji, Holandji, Północnej Francji, z drugiej zaś utrzymywałaby komunikację Gdynia — Ryga.

Linja ta mogłaby powstać jedynie przy zwiększeniu tonażu Towarzystwa przez nabycie kilku nowych statków.

Również należy przyśpieszyć budowę portu w Gdyni, aby tymsamem podnieść jego zdolności przeładunkowe. Dziś w porcie Gdyńskim można jednocześnie węgiel ładować zaledwie na trzy statki, a ładowanie drzewa jest wogóle niemożliwe.

W pierwszych dniach lipca przedsiębiorstwo uruchomiło linję pasażerską Gdańsk — Sopoty — Gdynia — Hel za pomocą tylko co wybudowanego w Stoczni Gdańskiej statku „Gdańsk".

Następny statek „Gdynia" został już wykończony przez Stocznię Gdańską i po próbnych jazdach będzie mógł zapewne zrobić jedną lub kilka dalszych wycieczek.

Polskie statki salonowe wykonane w Stoczni Gdańskiej

Wobec oddania do użytku publicznego jednego z dwóch zamówionych przez Ministra Komunikacji w Stoczni Gdańskiej statków pasażerskich nie od rzeczy będzie podać tutaj w głównych zarysach opis tych pierwszych polskich statków.

Zarówno wybudowany statek Gdańsk jak i będący na ukończeniu statek Gdynia są jednakowych wymiarów, a mianowicie posiadają długość największą 53,65 mtr., szerokość 9,26 mtr., wysokość korpusu 3,85 mtr., zanurzenie około 2,6 mtr., wyporność około 550 ton. Maszyna parowa potrójnej ekspansji o sile 650 koni da możność statkowi rozwijać szybkość 12-u węzłów, t. j. przeszło 22 klm. na godzinę.

Przy komunikacji przybrzeżnej po zatoce Gdańskiej statek może pomieścić 750 osób, przyczem dla wszystkich przewidziane są miejsca w salonach i na otwartym pokładzie. Ponieważ statki te są wykonane podług przepisu Lloydu Germańskiego dla klasy

$$+ 100 \frac{A}{4} E$$

„morze Północne i Bałtyckie", z pierwszorzędnego żelaza lanego Siemens Martynowskiego mogą być użyte również do dłuższych wycieczek po morzu Bałtyckim i wtedy przyjmować będą na pokład około 100 pasażerów.

Oprócz tych właściwości statki odpowiadają również ogólnym wymaganiom, polegającym na osiągnięciu: 1) dobrych właściwości morskich, 2) bezpieczeństwa na morzu, 3) należytego wyzyskania pomieszczeń statku i 4) udzielenia możliwych wygód pasażerom.

Dzięki wybraniu odpowiednich dla statków wymiarów, statki te posiadają dobre właściwości morskie, a znaczna wysokość burty ponad linją wodną zapewnia wystarczającą stateczność i zwrotność statkowi. Zanurzenie statków ograniczone zostało do głębokości portu w Helu i Jastarni, dokąd statki te w ruchu pasażerskim obsługującym zatokę Gdańską zachodzą.

Przy rozpatrywaniu zachowania się statków na morzu Bałtyckim stwierdzono, że przy spotkanych falach i szturmie o sile wiatru 8 — statek będzie się wahał na strony po 15° — 20°. Liczba jednak dni sztormowych na Bałtyku według danych, opartych na długoletnich obserwacjach wynosić może rocznie około 35, z tego zimą 12 dni, wiosną 7, latem 5 i jesienią 11 dni. Latem panują na Bałtyku przeważnie wiatry, nieprzekraczające 3° — 4° i tworzące nieduże fale. Z powyższego widzimy, że pływanie temi statkami na Bałtyku nie będzie uciążliwe dla pasażerów.

Główne rysunki korpusu statku, również kotłów i maszyn, sporządzone przez Stocznię, były podwójnie sprawdzane przed wypuszczeniem ich do warsztatu — raz przez fachowców Towarzystwa Klasyfikacyjnego, pod którego nadzorem statki były budowane, a ponadto przez nadzór specjalnie przez władze polskie wyznaczony. Materjał użyty do budowy jest najlepszego gatunku i podlegał on sprawdzaniu i próbie na moc i wytrzymałość.

Budowa na Stoczni statku również była kontrolowana przez wyżej wymienione instytucje; wodoszczelne przegrody, cylindry maszyn, kotły po ich wykonaniu podlegały wypróbowaniu odpowiednim ciśnieniem. Nadzór i kontrola budowy statków trwała aż do całkowitego ich wykończenia, a dopiero po ukończeniu wszystkich robót statek poddany był szczegółowym oględzinom i próbom i po ich zadawalniającym wyniku otrzymał świadectwo i prawo wyjścia na morze.

Bezpieczeństwo pasażerów zostało zapewnione również przez należyte urządzenie rurociągów, usuwających wodę z przedziałów i gaszących ewentualny ogień za pomocą strumieni wody. Każdy statek zaopatrzony jest w cztery łodzie ratunkowe dla ogólnej ilości około 120 osób, oprócz tego w cztery tratwy ratunkowe dla 80 osób, koła ratunkowe i 750 pasów ratunkowych przeznaczonych po 1 dla każdego pasażera. Obecność na statku reflektora i stacji radjo zapewnia jeszcze większe bezpieczeństwo.

Stateczność statku, jak wykazały próby, jest zadawalniająca, gdyż przy jednostronnym obciążeniu statku, przez zgrupowanie się pasażerów przy jednej burcie, co może się zdarzyć przy przybijaniu do przystani — nachylenie statku dosięgnie 8°, t. j. pozostanie w granicach dopuszczalnych dla statków pasażerskich.

Wobec tego, że przy pływaniu statku w morzu najwięcej narażone na działanie fal są jego końce, wszystkie pasażerskie pomieszczenia zostały rozmieszczone możliwie bliżej środka. Na dole pod głównym pokładem obok kotłowni i maszynowni rozmieszczone są salony ogólne, które przy dłuższych wyjazdach w morze służyć będą jako sypialnie, zaopatrzone w 4-osobowe przedziały. Wyżej — na górnym pokładzie dla pasażerów są przeznaczone: salon jadalny, i palarnia. Tutaj znajdują się również pomieszczenia gospodarskie i ubikacje. Palarnia jest urządzona w ten sposób, że przy dłuższych wycieczkach może również służyć za sypialnię. Nad wszystkiemi temi pomieszczeniami rozpościera się pokład spacerowy. Na pokładzie znajduje się salon reprezentacyjny z odpowiednio urządzonemi dwiema kajutami, weranda i otwarta restauracja.

W końcu statku urządzone są pomieszczenia dla załogi statku i służby oraz pomieszczenia dla bagażu, aprowizacji i t. d.

Pomieszczenia pasażerskie są urządzone z zastosowaniem wszelkich wygód dostępnych na statkach tej wielkości. Są one gustownie i solidnie wykonane, zaopatrzone w elektryczne oświetlenie, parowe ogrzewanie, wentylację i ozonizację powietrza. Na każdym statku są trzy restauracje — w salonie jadalnym, w palarni i na spacerowym pokładzie. Kuchnie nowocześnie urządzone, zaopatrzone są w maszynę chłodzącą i do wyrobu lodu. Dla urozmaicenia pasażerom pobytu na statku, założony jest radjo-odbiornik z dwoma głośnikami pianina, jak również dwie orkiestry w palarni i na spacerowym pokładzie.

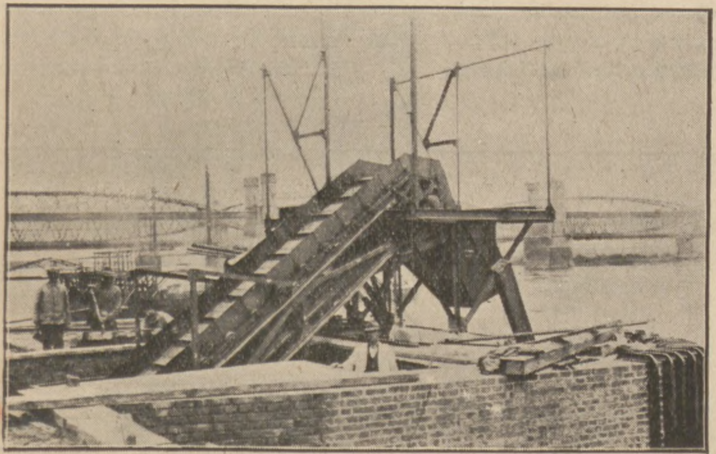
Rozbudowa portu w Tczewie

Korzystając z uprzejmości dyrektora zarządzającego Towarzystwa Wisła — Bałtyk pana inżyniera *Teodozego Nosowicza* oraz pana dyrektora *S. Trzcińskiego* przedstawiciel nasz miał możność dokładnego obejrzenia i zapoznania się z postępowaniem robót przy rozbudowie portu tczewskiego. Fachowych wyjaśnień udzielili pp.: inżynier *Tadeusz Ciszewski*, inżynier *Henryk Klim*, którzy na zasadzie zawartej w Towarzystwem umowy prowadzą roboty budowlane i montażowe w porcie.



Inżynier Teodozy Nosowicz,
Dyrektor Zarządzający T-wa Wisła-Bałtyk.

Obecnie są montowane mechaniczne transportery elektryczne, które po ich zainstalowaniu będą ładowały węgiel na okręty. Transportery te umożliwiają ładowanie jednego lichtera pojemności 600 ton, w ciągu 2-ch godzin, gdyż każdy z nich ładuje 300 ton na godzinę. Obecnie na załadowanie jednego lichtera trzeba stracić od 16-tu do 20-tu godzin. Zaznaczyć tu trzeba, że takiego urządzenia mechanicznych transporterów do ładowania węgla nie posiada żaden z portów morza Bałtyckiego, tak że po wykończeniu robót, port Tczewski zajmie pod względem urządzeń technicznych pierwsze miejsce pomiędzy portami Bałtyku.



Transporter elektryczny o zdolności przeładunkowej 300 ton na godzinę.

Również na ukończeniu są cztery magazyny węglowe zaopatrzone w rynny Eickhofa, które będą dostarczały węgiel wprost z magazynu do transportera elektrycznego, ładującego węgiel na statki. Po przybyciu pociągu z węglem przeładunek do magazynu będzie odbywać się w sposób następujący:

Wagon będzie umieszczany na platformie przesuwalni elektrycznej, która go dowiezie do magazynu, gdzie odbędzie się wyładunek.

Po zakończeniu wszystkich robót, które przewidywane są na początek sierpnia r. b. port w Tczewie będzie w stanie ładować 6.000 ton dziennie przy zatrudnieniu zaledwie 40 robotników.

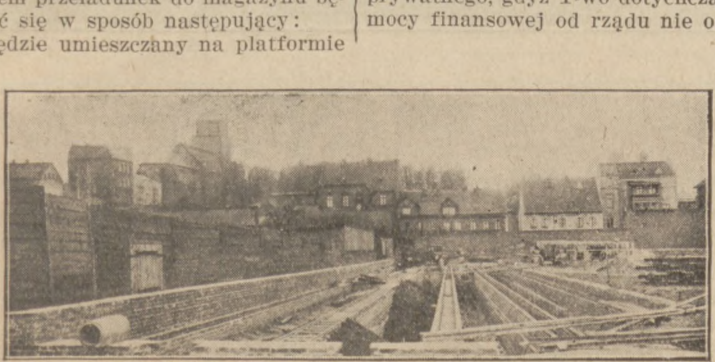
Towarzystwo Wisła—Bałtyk wydzierżawiło obecnie sąsiadujące z portem tereny od Ministerstwa Komunikacji. Na terenach tych niedługo Towarzystwo zainstaluje urządzenia importowe naładowawcze i wyładowcze, przeznaczone do wyładowywania rudy szwedzkiej, którą w drodze powrotnej zabierają lichtery Towarzystwa.

Baza portu znajduje się obecnie w Schiwenhorst, gdzie zatrzymują się holowniki morskie dla bunkrowania węgla.

Takie zaopatrzenie portu w nowoczesne urządzenia przeładunkowe pociągnie za sobą zwiększenie tonażu Towarzystwa, a tem samem przyczyni się do rozwoju tak świetnie zapoczątkowanej idei naszej floty handlowej.

Podkreślić tu musimy, że wszystko, co zostało zrobione dotychczas w porcie tczewskim, powstało wskutek niezmordowanej energji i świetnej inicjatywie dyrektora zarządzającego T-wa Wisła — Bałtyk, inżyniera *Teodozego Nosowicza.*

Wszystkie te inwestycje pochłonęły już przeszło 6.000.000 złotych wyłącznie kapitału prywatnego, gdyż T-wo dotychczas żadnej pomocy finansowej od rządu nie otrzymało.



Zakładanie fundamentów pod przesuwalnię elektryczną.

Towarzystwo Wisła-Bałtyk w Tczewie

W zrozumieniu konieczności wzmożenia wydajności eksportowej naszych portów w zakresie wywozu węgla zostało założone *T-wo Wisła — Bałtyk* w czerwcu 1926 początkowo z kapitałem 600.000 zł.

Przy zwiększeniu się eksportu węgla okazało się, że przelotność linji kolejowej przewyższa znacznie zdolności przeładunkowe portów w Gdańsku i Gdyni i dlatego też szukano nowego punktu oparcia.

Wybór padł na oddalony o 30 kilometrów od ujścia Wisły w Schiwenhorst, Tczew.

Okazało się to możliwem ze względu na stosunkowo znaczną głębokość nurtu Wisły na odcinku Tczew — Schiwenhorst.

Udziałowcami Towarzystwa są: *Sosnowieckie Towarzystwo Kopalń Węgla, Towarzystwo Saturn, Warszawskie Towarzystwo Kopalń Węgla, T-wo Akcyjne Czeladź.* oraz pan. inżynier *Teodozy Nosowicz.*

Początkowo T-wo na zakupionych w Tczewie placach uruchomiło prowizoryczne urządzenia przeładunkowe, skąd transporty morskie uskuteczniano za pomocą dzierżawnego taboru lichterów i holowników morskich.

Chcąc uniezależnić się od taboru obcego, a jednocześnie przyczynić się do stworzenia zaczątku polskiej floty handlowej, T-wo nabyło i uruchomiło pod polską banderą 6 holowników o sile 560 do 740 koni i 14 lichterów o pojemności od 600 do 1200 ton.

Wszystkie te poczynania dały poważne rezultaty, gdyż już w ciągu 8 miesięcy 1926 roku przewieziono przeszło 240.000 ton węgla eksportowego.

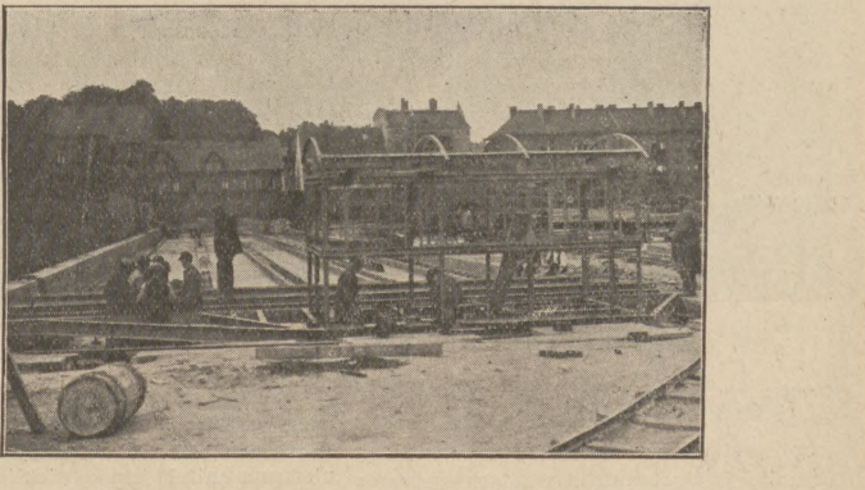
Wobec ciągłego rozwoju poczynań T-wa w ostatnich czasach, kapitał udziałowy został zwiększony do sumy *4.000.000 zł.* podwyższane, co mogłoby doprowadzić do zupełnego zaniku ruchu w porcie tczewskim.

Dla sprawnego działania portu i ładowania odpowiedniej ilości tonażu potrzebny jest odpowiedni tabor wagonowy, gdyż zarówno jego brak, jak i niedostateczna zdolność przewozowa kolei polskich stanąć może na przeszkodzie tak świetnie zapoczątkowanemu rozwojowi naszej żeglugi morskiej. Wydaje się rzeczą zupełnie słuszną, aby *Towarzystwo Wisła — Bałtyk*, które zaangażowało już tak znaczne środki i obecnie wobec szeregu robót inwstycyjnych wydatkuje dalsze sumy, otrzymało zapewnienie, iż Tczew, jako port polski (dotyczy to również Gdyni), będzie miał pierwszeństwo przy rozdziale taboru kolejowego.

Rozumiejąc konieczność jaknajdalej idącego popierania nowopowstających linji przez rząd, byliśmy zdziwieni, że *Tow. Wisła — Bałtyk* dotychczas nie korzystało z żadnych subwencji rządowych, a w dodatku musiało jeszcze opłacać cło od nabywanych przez siebie statków. Jest zupełnie zrozumiałe, iż kapitały prywatne tylko wtedy będą angażowały się w przedsiębiorstwach żeglugowych, o ile będą miały zapewnione ich oprocentowanie na szereg lat.

W Polsce sprawa ta znajduje się w stadjum początkowem i dotychczas nie weszła jeszcze w fazę realizacji. Jaknajszybsze jej załatwienie jest ze wszechmiar palące, gdyż tylko uregulowanie tej sprawy może pociągnąć dalsze inwestowanie kapitałów prywatnych w przedsiębiorstwach żeglugowych.

Ogromny wpływ na powiększenie tonażu istniejących już Towarzystw Żeglugowych miałaby bezwzględnie kwestja zniesienia ceł ochronnych od nabywanych okrętów. Rozumielibyśmy celowość stosowania fiskalnej polityki celnej, gdyby chodziło o ochronę naszych stoczni okrętowych, których niestety nie posiadamy.



Montaż przesuwalni elektrycznej w porcie Tczewskim.

Początkowo duże trudności miało T-wo z bagrowaniem przy ujściu Wisły w Schiwenhorst i dopiero na skutek starań i nacisku ze strony Ministerstwa Przemysłu i Handlu oraz Robót Publicznych, Rada Portu w Gdańsku przeprowadziła na wiosnę r. b. wszystkie roboty pogłębiarskie tak na samej rzece, jak i przy Wisłoujściu w Schiwenhorst, doprowadzając głębokość wody, która nie przekraczała 3 i pół metra, do 7 metrów. Dokonane roboty pozwalają na wchodzenie holowników morskich do samej rzeki przez Schiwenhorst, przedtem zaś trzeba było zmieniać holowniki morskie na rzeczne na pełnem morzu. Zwiększało to oczywiście znacznie koszta i pociągało za sobą trudności techniczne.

Dla zupełnego wykorzystania Tczewa jako portu morskiego jest niezbędne przeprowadzenie rozpoczętych już robót pogłębiarskich w samej rzece. Jest to o tyle łatwe, że Wisła na przestrzeni od Schiwenhorst do Tczewa ma charakter morski, gdyż za wyjątkiem paru progów, głębokość jej sięga do 5 metrów.

Zachodzi konieczność zakupienia dalszych dwóch bagrów jednego o sprawności do 300 metrów kubicznych na godz., którybyby pracował na Wiśle, i drugiego o sprawności 600 metrów kubicznych na godzinę w celu przeciwdziałania zamulania ujścia rzeki w Schiwenhorst. Ze względu na jednolitość akcji byłoby nad wyraz pożądane, aby roboty pogłębiarskie zarówno na rzece, jak i przy ujściu jej do morza były skoncentrowane w jednych rękach, nie zaś, jak to jest obecnie uskuteczniane przez Radę Portu i Ministerstwo Robót Publicznych. Najbardziej wskazanem byłoby oczywiście przekazanie całokształtu robót naszym władzom centralnym. Również władze nasze powinny otrzymać należyte zabezpieczenie od Rady Portu, iż dotychczasowe pobierane w Schiwenhorst opłaty (15 fenigów za tonę) nie będą dowolnie

Reasumując powyższe dochodzimy do wniosku, że w celu poparcia inicjatywy prywatnej, która już tyle zdziałała na tym polu, niezbędne jest poparcie rządowe, które uwzględniłoby najbardziej palące postulaty, mogące mieć wpływ na dalsze istnienie i rozwój Towarzystwa.

Postulaty te są następujące:

1) Wzmożenie prac przy bagrowaniu Wisły i jej ujścia. Niezbędne jest w tym celu niezwłoczne zakupienie dwóch bagrów jednego dla bagrowania Wisły, drugiego dla bagrowania jej ujścia, jak też skoncentrowanie kierownictwa całokształtu robót w rękach naszych władz centralnych.

2) Przeprowadzenie na drodze ustawodawczej zasady subwencjonowania statków pod banderą polską na szereg lat (na okres 10-letni) i oznaczenie wysokości subwencji.

3) Osiągnięcie przez Rząd gwarancji od Rady Portu, iż opłaty przy ujściu Wisły nie mogą przekroczyć obecnych stawek.

4) Udzielenie gwarancji przez Rząd, iż porty polskie będą miały pierwszeństwo przy przydzielaniu wagonów w razie trudności transportowych.

5) Zniesienie cła od statków nabywanych zagranicą.

6) Ostateczne załatwienie formalności o przemianowaniu portu w Tczewie na port morski.

7) Skasowanie 2% podatku (opłaty stemplowej od wartości statku i tonażu, o ile są one asekurowane w T-wach zagranicznych.

8) Skasowanie opłat stemplowych od rachunków wekslowych wystawianych w portach zagranicznych.

Żegluga na Wiśle

Żegluga na Wiśle reprezentowana jest przez kilka firm żeglugowych, które utrzymują ruch holowniczy (przewozy masowe) i ruch pasażerski, oraz przez poważną ilość pojedyńczych właścicieli berlinek, wynajmujących swoje statki firmom, lub przewożących ładunki, szczególnie idące w dół rzeki i nie wymagające holowania na własne ryzyko.

Największym jednak T-wem Żeglugowem rzecznym w Polsce obecnie jest *Zjednoczone Warszawskie Towarzystwo Transportu i Żeglugi Polskiej Sp. Akc.*, które, skupiając w swoim ręku tabor żeglugowy kilku sfuzjonowanych ze sobą Towarzystw, posiada w ruchu 25 parostatków o ogólnej sile maszyn około 5.000 HP. i barek ogólnej pojemności około 20.000 ton.

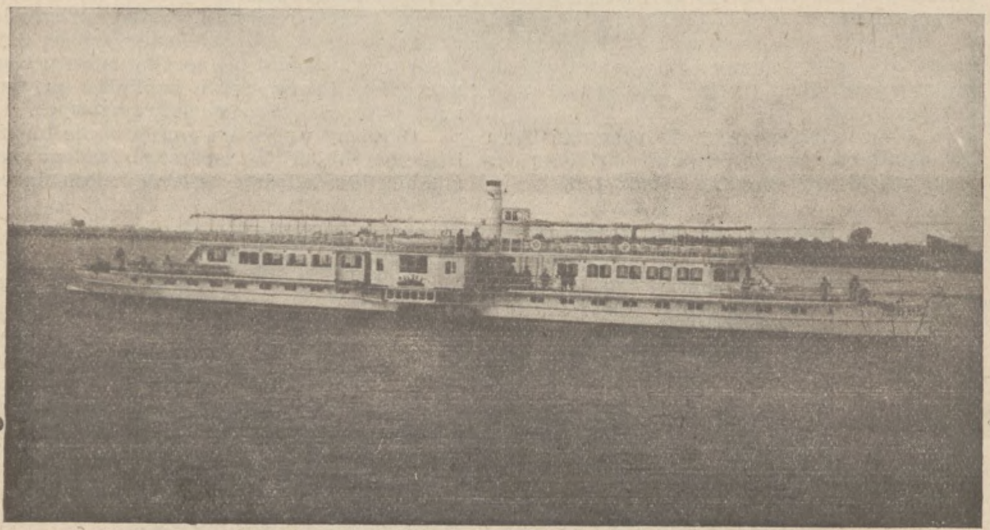
W skład taboru T-w wchodzą statki pasażerskie dwupokładowe jak *„Polska"*, *„Francja"*, *„Kaniowczyk"*, *„Bajka"*, których rozmiary i wygodne urządzenie kabin I-ej i II-ej klasy jest wyrazem znacznego postępu w tej dziedzinie żeglugi pasażerskiej, która na Wiśle była b. prymitywnie traktowana.

Zjednoczone Warszawskie Towarzystwo przewóz wodny, będzie iść równolegle z ożywieniem się naszego przemysłu i handlu, ze wzmaganiem się tętna życia gospodarczego całego kraju.

Obecny tabor Towarzystwa, którego intensywność pracy została doprowadzona niemal do maximum, już w najbliższych latach będzie musiał być *wydatnie zwiększony*, ażeby choć w pewnym stopniu odpowiedzieć wymaganiom zwiększonego zapotrzebowania przewozu.

Miarodajne czynniki T-wa poważnie liczą się z koniecznością rozbudowy taboru. W tym celu opracowane plany uwzględniają przedłużenie istniejących linji żeglugowych, wzmocnienie taboru barkowego, oraz wprowadzenie na linje pasażersko-towarowe znacznie większych od obecnie istniejących parowców z należytym wykończeniem tak pomieszczeń pasażerskich, jak również i miejsc ładunkowych, dostosowanych do potrzeb statków dalekobieżnych.

Realizacja tych projektów stworzy dalsze b. wydatne ulepszenia komunikacji pasażersko-towarowej, i turystycznej na Wiśle, wzmo-



Statek pasażerski Zjedn. Tow. Transportu i Żeglugi.

Transportu i Żeglugi Polskiej, posiadając w swoich rękach znaczną część taboru żeglugowego ,jaki istnieje na Wiśle, systematyczną organizacją wprowadziło regularny przewóz ładunków masowych na linji Gdańsk — Warszawa i odwrotnie, oraz zorganizowało długodystansowane linje bezpośredniej komunikacji pasażersko-towarowej, pomiędzy Warszawą i Toruniem z jednej strony oraz Warszawą — Sandomierzem z drugiej strony.

Obie te dziedziny pracy żeglugowej na Wiśle, a więc zapoczątkowany przez T-wo *regularny przewóz masowych ładunków* na linji Gdańsk — Warszawa, ora *ruch towarowo-pasażerski na długich dystansach dalekobieżnemi statkami* mają przed sobą dużą przyszłość. Już dziś jest widoczne, że rozwój żeglugi w tych dwóch kierunkach jest całkowicie zapewniony nawet przy obecnym nieuregulowanym stanie Wisły. Dowodzi to najlepiej statystyka prowadzona systematycznie przez T-wo, z której widać, że w roku ubiegłym żegluga T-wa przewiozła około 150.000 ton ładunków masowych, i przeszło 500.000 osób, podwajając nieomal swoją frekwencję z 1924 roku.

Rozwój ruchu żeglugowego na Wiśle będzie wzrastać z roku na rok, gdyż Wisła stanowi niewyzyskaną dotąd arterję komunikacji, której znaczenie nie jest jeszcze należycie doceniane.

Wzrost zapotrzebowania taniego przewozu, jaki bezsprzecznie może zapewnić tylko że zdolność przewozową w ruchu ładunków masowych i zwiększy nasz stan posiadania w dziedzinie, która dotąd była bardziej zaniedbana aniżeli jakakolwiek inna.

Jak możemy skonstatować z powyższego inicjatywa prywatna w Żegludze śródlądowej osiągnęła b. dodatnie wyniki swej pracy. *Należy, aby i sfery państwowe zainteresowały się więcej naszą żeglugą śródlądową, a* szczególnie główną arterją tej żeglugi — *Wisłą*.

Obserwujemy teraz, że rząd nasz b. wydatnie popiera żeglugę morską, nabywając tonnaż morski na swój własny rachunek, tworząc autonomiczne przedsiębiorstwo rządowe (Żegluga Polska), oswabadzając statki morskie pod banderą Polski od wszelkich podatków etc.

To nie powinno być przeszkodą, ażeby równocześnie ulepszyć stan żeglugowy Wisły, chociażby przez *wydatniejsze bagrowanie*, zorganizowanie należyte *Inspekcji Żeglugi*, koncentrując w jednych rękach wszystkie sprawy nadzoru nad żeglugą i wytyczeniem rzeki, poprzeć prywatną inicjatywę żeglugową przez przyznanie prawa korzystania z kredytów inwestycyjnych narówni z całym przemysłem Polski, oraz *oswobodzić żeglugę od ponoszenia ciężarów podatkowych*, które obecnie obciążają żeglugę w większym stopniu, aniżeli to miało miejsce przy rządach zaborczych.

Tadeusz Maliszewski.

Budowa portu handlowego pod Saską Kępą

Do najbardziej palących problemów życia gospodarczego Polski należy sprawa należytego rozwoju systemu naszych dróg wodnych, zarówno naturalnych, jak i sztucznych. Rozwój tego systemu ma olbrzymie znaczenie zwłaszcza dla przemysłu i górnictwa, choćby dzięki temu, że *niskie stawki transportu wodnego pozwalają na znaczne obniżenie cen wielu produktów*, a tem samem — na skuteczniejsze konkurowanie z towarami zagranicznemi.

Wisła wraz z dopływami stanowi potężną sieć komunikacyjną, o łącznej długości 2500 kilometrów. Ale sieć ta dopiero wtedy może spełniać należycie swe zadania, gdy będzie odpowiednio utrzymywana i zaopatrzona w szereg miejsc przeładunkowych z urządzeniami transportowemi, składami etc.

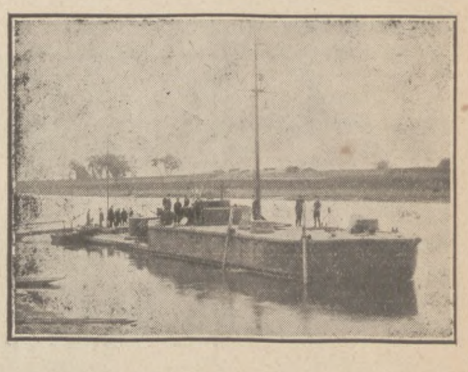
Dziś sytuacja nasza w tej dziedzinie nie przedstawia się pomyślnie: bo nietylko, że szlak Wisły — z wyjątkiem niewielkich stosunkowo odcinków — znajduje się w stanie dzikim, ale w dodatku wiele poważnych ośrodków gospodarczych, nad jej brzegami położonych, nie posiada zupełnie albo niemal zupełnie elementarnych urządzeń portowych.

Interesuje nas w danym wypadku Warszawa. Odziedziczyliśmy tu po zaborcach mizerny port t. zw. *Czerniakowski*, dobry ostatecznie dla jakichś Puław czy Sandomierza, ale nie odpowiadający ani potrzebom ani godności miljonowej stolicy. Jest on zresztą zajęty całkowicie przez flotyllę państwową, służąc jej jako zimowisko i miejsce naprawy.

Z chwilą odzyskania niepodległości, przystąpiono gorączkowo do wypełniania luk, jakie w całokształcie życia polskiego pozostawiła stuletnia niewola. Władze młodej Rzeczypospolitej rychło zrozumiały potrzebę dostarczenia Warszawie wielkiego portu handlowego. Już w maju roku 1919-go rozpoczęła się budowa nowoczesnego, na poważną skalę zakrojonego *Portu Handlowego pod Saską Kępą*. Budowa ta posuwa się powoli, lecz planowo naprzód i dziś już kierownictwo robót może się pochwalić poważnemi rezultatami.

Dzięki uprzejmości p. inż. *Rodowicza*, kierownika Warsz. Dyrekcji Dróg Wodnych, mieliśmy możność zwiedzenia terenów portowych i zapoznania się z odpowiedniemi planami i materjałami.

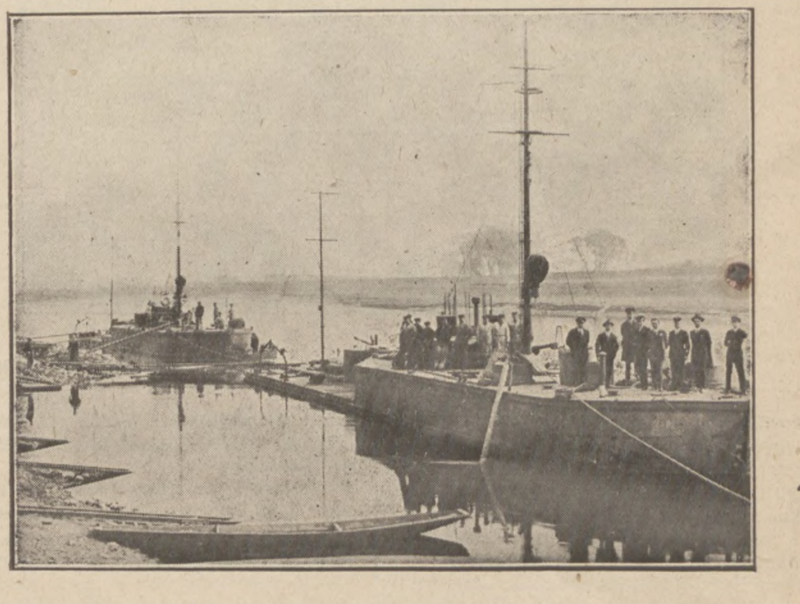
3,80 tonny na mieszkańca. *Zaledwie tedy 3,20 obrotu towarowego Warszawy* (powtarzamy — z wyłączeniem tranzytu) *przypadało na transport wodny*. Odsetek śmiesznie mały.



Monitor „Wilno" wykonany w stoczni L. Zieleniewski S. A. Kraków.

Co wpłynęło na taki stan rzeczy? Przedewszystkiem — podział Wisły na trzy odcinki, należące do różnych państw, dalej — dzięki stan rzeki, i wreszcie — brak sieci nowoczesnych urządzeń portowych. Pierwsza przyczyna jest już usunięta; wraz ze stopniowem usuwaniem dwóch pozostałych, ruch transportowy drogą wodną będzie się wzmagał w szybkiem tempie i po latach 50-u osiągnie w Warszawie prawdopodobnie 24% całkowitego obrotu towarowego, co wyniesie (uwzględniając przyrost ludności) około 2.100.000 ton rocznie. Przyjmując normę 150 ton rocznie na 1 metr bieżący wybrzeża, musimy już w niedalekiej przyszłości rozporządzać 3-ma kilometrami wybrzeża portowego z kompletnem urządzeniem. Po latach 50-u musimy mieć już 9,2 km. wybrzeża, uwzględniając podniesienie się zdolności przeładunkowej do 225 ton rocznie na 1 m. b. (metr bieżący) wybrzeża. (Szczegółowsze dane cyfrowe znaleźć można w referacie inż. Rodowicza, zamieszczonym w Nr. 1 „Czasopisma Technicznego" z r. 1926).

Jako teren portowy obrano położoną na prawym brzegu Wisły, między mostami Kierbedzia i Poniatowskiego, łachę, posiadającą naturalny dostęp do rzeki i stanowiącą zamkniętą całość, obramowaną wałem Miedze-



Monitory rzeczne zbudowane w stoczni L. Zieleniewski S. A. w Krakowie.

Przedewszystkiem — kilka cyfr, uzasadniających potrzebę portu. Jaki był obrót towarowy Warszawy za pośrednictwem dróg wodnych w latach przedwojennych? Mamy dane z r. 1912: w roku tym ruch ładunków dowiezionych do Warszawy drogą wodną lub wywiezionych (tranzyt pomijamy) wyraził się cyfrą 114.000 ton czyli 0,126 tonny na mieszkańca, podczas gdy drogą lądową — szyńskim, ulicą Zieleniecką i nasypem kolejki Karczewskiej. Teren portowy jest przecięty nasypem budującej się linji średnicowej na dwie części: wschodnią i zachodnią. Projekt przewiduje budowę 9-u basenów: jednego większego, łącznikowego, równoległego do linji Wisły, i 8-u mniejszych, prostopadłych do łącznikowego i uchodzących doń. Długość basenu łącznikowego wyniesie 1.400 metrów,

Zapisujcie się do Ligi Morskiej i Rzecznej!

szerokość 85 metrów. Pozostałe baseny będą miały po 60 mtr. szerokości. „Języki“ portowe dadzą łącznie 7.936 metrów obrzeży użytkowych.

Teren portowy obrany jest *znakomicie*. Żadna inna miejscowość na obszarze Wielkiej Warszawy nie nadaje się na urządzenie portu w wielkim stylu; na całym np. prawym brzegu Wisły od Czerniakowa po Cytadelę dałoby się uzyskać zaledwie 1,6 km. obrzeża, które w dodatku w znacznej swej części leży 1-o za nisko, a 2-o — w linji pochodu lodów. Teren pod Saską Kępą (tak zwana Wilcza Wyspa) posiada szereg pierwszorzędnych plusów: możność rozwinięcia 8-o kilometrowego obrzeża portowego, świetne położenie nawprost centrum miasta (uwydatni się to jeszcze silniej po wybudowaniu — oby rychłem — mostu na Wiśle w przedłużeniu ul. Karowej), wreszcie — łatwość uzyskania dostępu dla wszystkich rodzajów lokomocji lądowej.

Budowa obliczona jest na szereg dziesiątków lat i poszczególne części portu będą kolejno oddawane do użytku. *Pracę podzielono na 5 okresów.* W 1-ym ma być wykonane 2.498 mb. wybrzeża, czyli 33,6% całości, w 2-gim — 1.053 mb. (14%), w 3-im — 1040 mb. (14%), w 4-ym — 1.572 mb. (21,2%), w 5-ym — 1273 mb. (17,2%).

Roboty prowadzone są tak, aby już ukończenie pierwszej z tych pięciu serji dało stolicy kompletną jednostkę portową, wyposażoną we wszelkie nowoczesne urządzenia, magazyny, bocznice kolejowe, kolejkowe i tramwajowe. Ta pierwsza jednostka ma być gotowa w r. 1929 i są wszelkie dane po temu, że termin ten będzie dotrzymany.

Pierwsza jednostka portowa składać się będzie z basenu Nr. 2 (t. zn. licząc od strony mostu Kierbedzia — pierwszego z pośród 8-iu małych basenów), z połowy basenu Nr. 3 i z kanału wjazdowego. Roboty są bardzo zaawansowane i ciekawi mogą już dziś, oglądając to, co dotychczas zrobiono, nabrać pojęcia o wyglądzie przyszłego portu Wielkiej Warszawy. Wykonano już całkowicie roboty bulwarowe na długości 1,708 mb. wybrzeża (na ogólną długość 2.498 mb.), roboty ziemne w basenie Nr. 2 ukończono zupełnie, w basenie Nr. 3 są one na ukończeniu. Pokaźna część wybrzeża (464 mb.) jest już bodaj od roku kompletnie gotowa do eksploatacji. Wydano dotychczas okrągło 2.200.000 zł. z ogólnej sumy 4.800.000 zł., przeznaczonej na 1 serję robót.

Zainteresowanie sprawami portu ze strony zarówno ogółu społeczeństwa, jak i sfer gospodarczych, jest *nad wyraz nikłe*. Charakterystycznem jest, że pomimo, iż niemal ½ kilometrowy pas wybrzeża jest już od roku gotowy do użytku, *nie zgłosił się dotąd nikt, ktoby go chciał wydzierżawić i eksploatować*. Przy dzisiejszych niewielkich jeszcze obrotach drogą wodną, zainteresowani wolą ładowanie towaru „starym sposobem“ na Wybrzeżu Kościuszkowskiem, gdzie niema wprawdzie żadnych urządzeń transportowych, ale niema też — opłat portowych, które pod Saską Kępą, rzecz prosta, będą pobierane. W przyszłości, zapewne niedalekiej, lewy brzeg Wisły zostanie zarezerwowany wyłącznie dla ruchu pasażerskiego, a wtedy ruch towarowy siłą rzeczy skieruje się do portu pod Saską Kępą.

Jest ze wszech miar pożądane, aby społeczeństwo bliżej interesowało się postępami, jakie czyni budowa tego portu. Dziś — jeżeli pominiemy grono fachowców-techników i garść mieszkańców przyległej do portu dzielnicy — doprawdy mało kto wogóle wie o tem, że taki port się buduje.

A szkoda. Bo tuż pod bokiem naszym powstaje dzieło wielkie, mające dla rozwoju Warszawy jako ośrodka kumunikacyjnego i handlowego, znaczenie wprost epokowe.

Polska Agencja Morska w Gdyni

Wobec rozwoju naszej żeglugi morskiej w związku z ożywieniem naszego handlu zamorskiego zaszła potrzeba utworzenia polskiego przedsiębiorstwa okrętowo - maklerskiego, któreby zastąpiło dotychczasowe pośrednictwo firm obcych,ześrodkowując w ten sposób całą procedurę naszego handlu zagranicznego w rękach wyłącznie polskich.

Dlatego też najpoważniejsze nasze firmy i jednostki, zajmujące wybitne stanowisko w naszym handlu zagranicznym, interesujące się eksportem i importem, jak to pp. konsul Grabski, dr. Hilchen, inż. Stanisław Wirbsza, dr. Kierski, dr. Kręcki, Bałtycki Bank Komisowy, Elibor, Kooprolna, Roman May w Poznaniu założyły z początkiem roku firmę okrętowo - maklerską pod nazwą *„Polska Agencja Morska Sp. z o. o. Polish Shipping Agency LTD. Gdynia.*

Pomimo tak krótkiej egzystencji młode to przedsiębiorstwo, nie zważając na konkurencję maklerskich firm gdańskich, zdołało zafrachtować na dłuższy okres czasu wszystkie statki przedsiębiorstwa państwowego „Żegluga Polska“ tak na rejsy z Gdyni i Gdańska, jak na drogę powrotną.

Świadczy to wybitnie, że *Polska Agencja Morska Sp. z o. o. Polish Shipping Agenty LTD.* wywiązuje się fachowo z podjętych przez siebie obowiązków, nie tylko przeciwstawiając się starym firmom gdańskim, lecz również wykazując silną inicjatywę w kierunku wzmożenia naszej ekspansji gospodarczej, czego przykładem służyć może skierowanie ładunku węgla polskiego do Bone w Algierze, dokąd został wysłany na statku Warta i gdzie załadowano przeznaczoną dla Tow. Akc. Roman May w Poznaniu oraz Kooprolnej transport fosfatu.

Polska Agencja Morska Sp. z o. o. Polish Shipping Agency LTD. posiada w Gdyni zastępstwa najpoważniejszych firm zagranicznych, pomyślnie współpracując i będąc w ścisłych stosunkach z portami Szwecji, Hamburgiem, Szczecinem i t. d. W ten sposób „PAM“ rozporządza zawsze wolnym tonażem.

Specjalizując się przeważnie w eksporcie masowym węgla, drzewa, cukru, cementu i t. p. *Polska Agencja Morska „PAM“* jednocześnie załatwia wszelkie funkcje asekuracyjne oraz wchodzące w zakres działalności firm maklerskich.

W roku obecnym *Polska Agencja Morska* przystąpiła do budowy własnego gmachu w Gdyni.

Wystawa komunikacyjna we Lwowie.

Przypominamy, że w czasie od 4 do 15 września b. r. odbędzie się we Lwowie *Wystawa Komunikacyjna* w ramach Targów Wschodnich. Wystawa odbędzie się pod wysokim protektoratem Pana Marszałka Piłsudskiego, przy poparciu pp. Ministrów inż. Kwiatkowskiego. i inż. Romockiego oraz przy czynnym współudziale Ministerstwa Komunikacji, Ministerstwa Poczt i Telegrafów, Ministerstwa Robót Publicznych, Państwowego Urzędu Emigracyjnego, Departamentów Technicznych M. S. Wojsk., Starostwa Morskiego w Gdyni, Gdańskiej Rady Portowej i t. d.

W ostatniej chwili dowiadujemy się, że Ministerstwo Poczt i Telegrafów, pomimo zakontraktowania terenu 1300 metr. kw. na powyższą Wystawę, obecnie wycofuje się z całej imprezy, co byłoby wielką szkodą dla tak dobrze zapowiadającej się całości.

PRZETARG.

Dyrekcja Kolei Państwowych we Lwowie rozpisuje na dzień 30 lipca 1927 przetarg publiczny na dostawę odlewów żeliwnych, stalowych i lanokutych w okresie od 1 września 1927 r. do 31 sierpnia 1928 r., w ilości, jaka będzie potrzebna w wymienionym okresie dla potrzeb Dyrekcji.

Bliższych informacji udziela w godzinach urzędowych Wydział zasobów wymienionej Dyrekcji, gdzie też można otrzymać osobiście lub przez pocztę, za nadesłaniem znaczków na porto, formularze ofertowe do każdego z przetargów.

Otwarcie ofert nastąpi w dniu 1 sierpnia 1927 o godz. 12.

Obszerne ogłoszenie umieszczone jest w Nr. 150 Monitora z dnia 5 lipca 1927.

NA OTWARCIE WYSTAWY WODNEJ W BYDGOSZCZY

Zakres wystawy wodnej w Bydgoszczy

(Wywiad u p. dyrektora St. Książkiewicza)

W związku z otwarciem Wystawy Wodnej w Bydgoszczy p. dyrektor *Stanisław Książkiewicz* udzielił przedstawicielowi Ajencji Wschodniej następującego wywiadu:

— Kto dał inicjatywę do zorganizowania Wystawy Wodnej w Bydgoszczy?

— Bydgoszcz, jak Panu wiadomo, jest b. korzystnie położonem centrum wodno-komunikacyjnem, posiada stadjom wodny i wogóle kultura propagandy i rozwoju żeglugi i sportu wodnego, zawsze w tem mieście dominowały, stąd niejako, tak ze względów naturalnych, jak też warunków miejscowych padł wybór na urządzenie I Polskiej Wystawy Wodnej w Bydgoszczy.

Myśl tę podjęło *Towarzystwo Polskich Wystaw w Warszawie* i usiłowania te spotkały się natychmiast z wydatnem poparciem władz miejskich w Bydgoszczy, z prezydentem miasta dr. *Śliwińskim* na czele, który oddał na cele wystawowe szereg odpowiednich budynków i poczynił wszelkie ułatwienia, przyjmując ponadto honorową prezesurę komitetu wystawowego.

Mając zapewniony teren na Wystawę, oraz poparcie władz miejskich, Komitet Organizacyjny I Polskiej Wystawy Wodnej w Bydgoszczy zwrócił się do ministerstw, w szczególności Robót Publicznych i Spraw Wojskowych, celem zaintereoewania tych władz. które również wykazały wydatną pomoc, użyczając Wystawie materjału doświadczalnego, naukowo-dydaktycznego, eksponatów i t. p.

Bierze więc udział w Wystawie Polska Marynarka Wojenna i Handlowa, Szkoła Morska w Tczewie, Szkoła Specjalistów Morskich w Świeciu, 8 pułk saperów, Dyrekcja Dróg Wodnych, Dyrekcja Budowy Mostów, Instytut Naukowy w Bydgoszczy, Instytut Hydrograficzny, Inspektorat Rybacki, Liga Morska i Rzeczna etc. Ponadto Zarząd Marynarki Francuskiej i Angielskiej przyrzekły dostarczenie swoich modeli.

W Wystawie Wodnej nie pominięty został również dział przemysłowo-handlowy, oraz przemysłu pomocniczego. Wielkie zakłady przemysłowe, pracujące w dziedzinie transportu wodnego, oraz zużytkowania siły wodnej wzięły udział w Wystawie, zasilając ją swojemi fabrykatami. Wymienię tutaj Wielkie Piece i Zakłady Ostrowieckie, oraz firmy Rudzki, Zieleniewski, Löhnert, Fitzner i Gamper i w. in.

— Jak się przedstawia liczba zgłoszeń wystawców?

— *Listę zgłoszeń zamknęliśmy już i nie posiadamy ani jednego wolnego stoiska.*

— Jakie jeszcze imprezy zorganizował Komitet Wystawy w czasie jej trwania?

Celem uprzystępnienia społeczeństwu zrozumienia idei wodnej, jako ważnego czynnika mocarstwowego, przedstawienia korzyści dróg wodnych, śródlądowych i morskich dla rozwoju gospodarczego państwa, oraz wykazania czego już dokonano w tym kierunku i co jeszcze do zrobienia pozostaje, projektowane są w czasie trwania Wystawy naukowo-fachowe wykłady z tych wszystkich dziedzin, które są przedmiotem Wystawy. Oprócz tego odbędą się wielkie międzynarodowe regaty, zawody pływackie, match piłki wodnej i t. p. Nawiasem wspomnę, że dla uprzyjemnienia zwiedzania i pobytu na Wystawie, urządzone zostaną koncerty orkiestralne, radjokoncerty, kino, oraz zdjęcia kinowe z Wystawy. Zważywszy, że cena biletów wstępu będzie tak niską (1 zł.), ażeby mogła uprzystępnić zwiedzenie Wystawy szerokim warstwom, oraz biorąc pod uwagę, iż dla zbiorowych wycieczek udzielona zostanie 50% zniżka, osobiście jestem przekonany, iż *powodzenie Wystawy jest zapewnione* i cała ta praca propagandowa około wzniecenia zainteresowania ideą wodną zostanie należycie ocenioną i będzie wydatnym czynnikiem w kierunku ogólnego entuzjazmu dla spraw morskich, żeglugi, sportu wodnego i polskiej bandery.

Znaczenie Bydgoszczy jako węzła komunikacyjnego na Pomorzu

Położenie Bydgoszczy na drodze Warszawa — Gdańsk i Poznań — Gdańsk, będącej równocześnie punktem stycznym kanału, łączącego Wisłę z Notecią, i dźwigającej się stopniowo do roli najpoważniejszego ośrodka handlowego i przemysłowego na Pomorzu, posiada wszelkie dane ku temu, aby miasto o stosunkowo mało w Polsce docenianem znaczeniu wcielić do szeregu nielicznych u nas centr życia gospodarczego. W tej mierze dziwnem się niemal wydaje, że nawet wieki średnie u progu rozwoju poszczególnych miast, lepiej niż czasy bieżące rozumiały ważność położenia geograficznego przyszłych osiedli.

Miasto Bydgoszcz założono około roku 1350 w miejscu, które oceniono już wówczas jako punkt zborny pewnych ziem, wzajemnie do siebie ciążących. Dawna bowiem droga handlowa, wiodąca z południa, z bogatego Śląska przez Gniezno i Żnin ku Gdańskowi, w miejscu powstania Bydgoszczy przecinała spławną już w owe czasy Brdę, łączącą się tutaj z wodami Wisły, by szeroką rzeką płynąć ku morzu. Pogranicze Kujaw i Pomorza, oraz bezpośrednie sąsiedztwo ważnych dróg wodnych czyniło z ówczesnej Bydgoszczy zasadniczy węzeł komunikacyjny, który spowodował, mimo zawiści rywalizujących z nią miast, szybki wzrost tego osiedla, zamieniając go rychło w poważny ośrodek handlowy.

Następne wieki przyniosły krajowi temu niewolę pruską, jednakże władze zaborcze, rozumiejąc znaczenie Bydgoszczy, ze swej strony walnie przyczyniły się do tego, by podnieść i rozwinąć miasto oraz cały obwód nadnotecki. Kanał między Wisłą a Notecią połączył najważniejszą polską drogę wodną z Odrą i wciągnął tem samem Bydgoszcz w orbidę interesów zachodnich. Dźwignął się wówczas potężnie przemysł drzewny, który do dnia dzisiejszego czyni z Bydgoszczy poważną centralę tej gałęzi przemysłowej na kresach zachodnich. Wodami Wisły spławiano bowiem tratwami drzewo budulcowe z dalekich borów nadniemeńskich, z Królestwa i Małopolski. Drzewo to częściowo przerabiono w tartakach, powstających w miarę potrzeby w coraz to większych ilościach w Bydgoszczy i całej jej okolicy, częściowo spławiano je dalej na zachód.

Obok tartaków jęły powstawać inne warsztaty wytwórcze mniej lub więcej związane z przemysłem drzewnym, powstawały fabryki maszyn, oraz szereg przedsiębiorstw związanych z przeróbką lub handlem wytworów rolnych i leśnych. Z dawien dawna istniejące śpichrze sprzyjały rozwojowi handlu zbożem, który z czasem przyjął bardzo poważne rozmiary. Łącznie ze wzrostem Bydgoszczy, jako skupieniem ludności, jął się tutaj gromadzić również handel hurtowy z wszelkich dziedzin i branż. Pozatem stała się Bydgoszcz, jak ongiś w wiekach średnich, nowoczesną stacją rozdzielczą, wysyłającą nadsyłane z Gdańska towary na południe i wschód, jak również centralizująca u siebie przesyłki eksportowe z południa i wschodu do Gdańska i krajów zamorskich. Szereg organizacyj handlowych i przemysłowych było wyrazicielem myśli gospodarczej rozwijającego się miasta. Wówczas to, w drugiej połowie ub. wieku, powołano do życia instytucję Izby Przemysłowo-Handlowej, mającej przejąć reprezentację całego, istniejącego w Bydgoszczy i ciążących ku niej powiatach, przemysłu i handlu, utwierdzając tem samem miasto nasze jako ośrodek życia gospodarczego szerokiego skrawka ziemi po lewym brzegu Wisły.

Wojna zaskoczyła Bydgoszcz w pełni rozwoju ekonomicznego i taką przejęło ją odrodzone Państwo Polskie. Niewątpliwie trzeba przyznać, że tem samem Bydgoszcz przeszła w nowe stadjum swego rozwoju. O ile bowiem w latach przedwojennych stało miasto nasze głównie przemysłem drzewnym i handlem zboża, to od czasu przynależności jego do Państwa Polskiego sfera interesów jego znacznie się rozszerzyła. Mocniejszem tętnem uderzyło życie gospodarcze, tworząc coraz to nowe placówki przemysłowe, rozwinął się na szeroką skalę handel hurtowy i detaliczny. Sąsiedztwo polskiego morza z jednej strony, z drugiej wspólność interesów z śląskim i dąbrowieckim „Hinterlandem", jak również bezpośrednia, po zerwaniu granic dawnych styczność z uprzemysłowioną ziemią łódzką, podniosła znaczenie ekonomiczne Bydgoszczy. Całe bowiem lewe wybrzeże Wisły ciąży ku Bydgoszczy, poprzez którą znajduje ujście ku Bałtykowi całkowity ruch wywozowy i importowy w tej części Polski.

W chwili obecnej zwrócić wypada uwagę na te przyczynki, które w pierwszym rzędzie powinny utwierdzić nas w polityce gospodarczej, stosowanej przez wieki wobec Bydgoszczy. Spojrzawszy mianowicie na sieć kolejową b. dzielnicy pruskiej, rzuca się przedewszystkiem w oczy pierwszorzędnej wagi najprostsza linja, która biegnąc od zachodniej granicy niemieckiej przez Kaczory — Nakło do Bydgoszczy, łączy tem samem via Berlin niemiecki Zachód z polskich Wschodem i polskiem morzem. Od Bydgoszczy bowiem dąży ona z jednej strony przez Toruń do Warszawy, z drugiej przez Terespol — Laskowice do Gdańska. Znaczenie gospodarcze tej najkrótszej linji komunikacyjnej między centrami niemieckiemi a polskiemi tak samo jest niedoceniane i niewyzyskane w dostatecznym stopni jak znaczenie Bydgoszczy jako węzła komunikacyjnego w międzynarodowych stosunkach handlowych Polski z zagranicą. Od Bydgoszczy ponadto wiedzie na Południe przez Gniezno, Poznań, lub Gniezno — Wrześnię dalszy szlak kolejowy, który łączy Pomorze z Górnym Śląskiem, stojąc w bezpośredniem połączeniu z wykończoną dopieroco drogą Kalety — Podzamcze. Pozatem miasto nasze przez nowobudującą się linję Szlachta — Kartuzy posiadać będzie w przyszłości bezpośrednią również komunikację z Gdynią i polskiem morzem, a cały lewy brzeg Wisły łącznie z okręgami przemysłowemi Zagłębia i Łodzi otrzyma przez Bydgoszcz najkrótsze połączenie kolejowe z własnym naszym portem. W związku z tem nieodżałowaną dla Bydgoszczy stratą gospodarczo-administracyjną okazuje się przeniesienie dyrekcji kolejowej do Gdańska.

Znaczenie Bydgoszczy jako stacji łącznikowej między szeregiem najważniejszych linji kolejowych, przecinających Polskę od zachodu na wschód, i północy na południe, podkreślają jeszcze dane statystyczne miejscowej ekspedycji towarowej, oraz roczników kolejowych. Zestawienia z pierwszego źródła dają następujący materjał porównawczy, wykazujący stopniowy wzrost Bydgoszczy, jako stacji nadawczej i tranzytowej:

	1925	1926	1927 (1.I—1.V)
Ogólna ilość listów przewozowych (drobnicowe)	154.532	187.590	92.842
Przesyłki całowagonowe. . .	9.820	9.478	4 901
Tonaż	29.449	33.688.9	15.350.8
Przeładowano .	9.295.5	14 625.6	5.735.4

Poważne obciążenie bydgoskiej Ekspedycji Towarowej zmusiło władze kolejowe do rozpatrzenia projektu budowy drugiej ekspedycji towarowej, która odciążyłaby pierwszą od przesyłek II klasy. Z powodu nawału pracy powiększono również personel robotniczy na tut. stacji.

Jeśli chodzi o zestawienie co do rodzaju towarów nadanych i porównania pod tym względem znaczenia Bydgoszczy z innemi miastami Pomorza, poniższa tabela statystyczna zestawiona według danych kolejowych roczników statystycznych za rok 1925 dobitnie mówi za siebie.

Przewieziono mianowicie: drzewa (obrobione i nieobrobione). węgla, zboża, oraz ziemiopłodów (ziemniaki świeże) i wytworów rolnych (mąka i wszelkie kasze) w następujących ilościach.

	Nadanie w komunikacji wewnętrznej	Nadanie do portów Gdańska i Gdyni oraz zagranicę
Bydgoszcz *)	18 764 t.	27.067 t.
Toruń **)	11.349 t.	823 t.
Grudziądz:	8 670 t.	2 217 t.
Starogard ***)	9.643 t.	4 249 t.

Poza połączeniami kolejowemi Bydgoszcz rozporządza wyżej wspomnianą dogodną komunikacją wodną, specjalnie korzystną, jeśli chodzi o eksport i transporty towarów masowych, jak drzewo, węgiel, cegła, cukier i buraki cukrowe, oraz import zbóż i nawozów sztucznych.

Statystyka ruchu żeglugowego na Wiśle i jej dopływach w obrębie Inspekcji Dróg Wodnych w Bydgoszczy wykazuje według niżej podanego zestawienia stopniowy wzrost transportów wodnych w latach ostatnich.

	1924	1925	1926
Ogólny ciężar ładunków, prześluzowanych w kierunku Gdańska i Niemiec przez śluzy w:			
Brdyujściu .	44.900 t.	68.988 t.	194.175
Bydgoszczy .	33.744 t.	65.579 t.	102.710
Lisimigonie .	11.956 t	38.436 t.	49 784

Wspomniana komunikacja wodna, bardziej niż obecnie wykorzystana, mogłaby w niejednym wypadku odciążyć kolejowy transport towarów i powiększyć ruch przesyłkowy Bydgoszczy, będący, jak wykazaliśmy w stadjum prędkiego rozwoju. Użyteczność dróg wodnych dla życia ekonomicznego państwa nie przeniknęła jednak jeszcze dostatecznie do świadomości polskiej.

Nie posiadamy bowiem ani unormowanych taryf przewozowych, pozwalających przeprowadzić normalną kalkulację porównawczą w stosunku do przewozu kolejowego, ani dostatecznie uregulowanych koryt rzecznych, by wszystkie, znajdujące się na terenie Polski drogi wodne w pełni wykorzystać dla żeglugi.

W związku z powyższym faktem postanowiono obecnie przeprowadzić na terenie Bydgoszczy celową propagandę na rzecz spraw morskich oraz całokształtu żeglugi śródlądowej, organizując w tej myśli Pierwszą Polską Wystawę Wodną.

Obranie Bydgoszczy jako terenu wspomnianej imprezy wykazuje przytem, że zaczyna się jednak budzić u nas zrozumienie dla ważności Bydgoszczy, jako węzła komunikacyjnego i miejmy nadzieję, że za tymi podobnemi objawami pójdą dalsze konsekwentne zarządzenia władz miarodajnych, które przywrócą naszemu miastu w życiu gospodarczo-administracyjnem Polski to miejsce, które mu się ze względu na jego znaczenie słusznie należy.

Bolesław Kasprowicz.

Prezydent Izby Przemysłowo-Handlowej w Bydgoszczy.

*) Przy transporcie drzewnym obliczono Bydgoszcz i stację Kapuścisko Małe.

**) Stacja Toruń wraz ze stacjami Toruń — Mokre, Toruń — Nadbrzeże i Toruń—Północny.

***) Stacja Starogard wraz ze stacją Starogard — Przedmieście.

Program wystawy

W sobotę dn. 23 b. m. o godz. 4-ej pp. została otwarta Pierwsza Polska Wystawa Wodna w Bydgoszczy, zorganizowana fachowo i sprężyście przez Towarzystwo Polskich Wystaw w Warszawie pod aktualnem hasłem propagandy żeglugi, handlu zamorskiego, budowy floty handlowej i szerzenia zamiłowania dla spraw morskich oraz sportów wodnych. Wspaniały materjał naukowy, złożony z tablic, modeli i wykresów Ministerstw gospodarczych i instytucji naukowo-społecznych z całego kraju uzupełnia bogaty dział przemysłowy, zgrupowany w trzech wielkich pawilonach i na sąsiadujących z niemi boiskach.

Komu bliską jest sprawa rozkwitu naszej żeglugi i postawienia Polski w rzędzie państw morskich, powinien zwiedzić wystawę w Bydgoszczy, zwłaszcza, że wycieczki zbiorowe korzystać będą z 66% ulgi kolejowej w drodze powrotnej. W czasie Wystawy w dn. 30 i 31 lipca odbędą się na Brdyujściu Wielkie Regaty Międzynarodowe, na które przybędą p. Prezydent Rzeczypospolitej Ignacy Mościcki i p. Premjer Marszałek Józef Piłsudski.

Z Międzynarodowej Wystawy Sanitarno-Higjenicznej w Warszawie

Po zamknięciu wystawy

Zbyt wiele pisano już o tem, jak wielkiem, a zasłużonem uznaniem cieszyła się Międzynarodowa Wystawa Sanitarno - Hygieniczna w Warszawie, zarówno u swoich jak i u obcych. Wystawę zwiedziło 300.000 osób, w tem około 600 wycieczek z kraju i zagranicy.

Nie będziemy się rozwodzili nad szczegółami, gdyż te wielokrotnie były poruszane tak w prasie codziennej, jak i perjodycznej. Ograniczymy się tylko do stwierdzenia, że korzyść z niej kraj odniósł bardzo wielką. Cel wystawy, mający za zadanie należycie przedstawić postępy i zdobycze wiedzy w zakresie hygieny, jak również rozwoju wszystkich tych gałęzi przemysłu, które mniej lub więcej związane są z hygieną — w zupełności został osiągnięty.

Za wyróżniające się eksponaty Komisja Sędziowska przyznała wiele odznaczeń w postaci dyplomów honorowych, medali złotych, srebrnych i bronzowych, jak również listów pochwalnych.

Należy podkreślić nadzwyczaj gustowną stronę dekoracyjną przez co nietylko niektóre kioski wyróżniały się artystycznym smakiem i solidnością wykonania, lecz wogóle całość robiła doskonałe wrażenie. Niektóre fragmenty podajemy poniżej.



PAWILON LABORATORJÓW FIZJOLOGJI DOŚWIADCZALNEJ I FARMAKODYNAMIKI w LYONIE
Generalny Przedstawiciel L. NASIEROWSKI
Piękna 62. — Warszawa.

Prace prof. A. Lumiere'a

A. LUMIERE należy bezsprzecznie do jednych z najbardziej czynnych i twórczych umysłów we Francji. Wystarczy chociażby wspomnieć o odkryciu kinematografu, który wsławił imię Jego oraz jego brata L. LUMIERE'A na całej kuli ziemskiej. Lecz nie o tej pracy chcielibyśmy dziś pisać, gdyż oprócz niedoścignionych wprost wynalazków w dziedzinie fotografji, optyki lub chemji, wszechpotężny umysł prof. A. LUMIERE'A objął również inne dziedziny wiedzy ludzkiej.

Już przeszło od czterdziestu lat prof. A. LUMIERE przeprowadza szereg badań natury fizjologicznej i farmakodynamicznej. Preparaty najrozmaitsze, które powstają w jego *wspaniale urządzonych* laboratorjach dotarły do najodleglejszych zakątków na ziemi.



Cieszą się one zresztą ogromnem powodzeniem również wśród naszych lekarzy, jako preparaty naukowo opracowane i posiadające wielką wartość leczniczą. Wyliczanie wszystkich jego prac przekroczyłoby ramy tego artykułu, to też chcielibyśmy jedynie zwrócić uwagę na jedno z najbardziej doniosłych odkryć, jakie w ostatnim czasie uczynił A. LUMIERE a dotyczące zwalczania gruźlicy.

Niema chyba osoby na kuli ziemskiej, któraby pośrednio lub bezpośrednio nie odczuwała fatalnych skutków, jakie czyniła i czynić nie przestaje jedna z najgroźniejszych plag ludzkości, jaką jest gruźlica. Nic więc dziwnego, że wielkie odkrycia dotyczące leczenia i uleczenie gruźlicy wzbudzają ogromne zainteresowanie.

Ostatnio prof. DESGNES referował w Akademji Nauk w Paryżu prace i badania prof. A. LUMIERE'A w tej dziedzinie. Praca bowiem, która w mniemaniu A. LUMIERE'A stanowi punkt kulminacyjny i doniosły, jest to właśnie teorja z dziedziny koloidów życia i choroby, teorja, która tłómaczy większość zjawisk chorobowych przez wnikanie do samego organizmu (ściśle koloidalnego) ciałek kłaczkowatych wywołujących zaburzenia organów a nawet śmierć.

Teorja ta była myślą przewodnią całej pracy naukowej prof. A. LUMIERE'A. W wyniku szeregu przypadków w dziedzinie chemjoterapji przy próbie leczenia chorób zakaźnych A. LUMIERE rozpoczął swoje prace naukowe dotyczące gruźlicy. Wiadomo, że uprzednio już próbowano niezliczoną ilość środków przeciw laseczników Koch'a. Jednak znikoma ilość okazała się bakterjobójczą. Prof. A. LUMIERE, opierając się na doświadczeniach Moolegard'a z tiosiarczanem złota, starał się wynaleźć specyfik analogiczny do cryptargolu, wynalezionego przez siebie, który jest antyseptykiem srebrowo-organicznym, niereagującym tak gwałtownie, jak zwykła sól srebrowa i po wielu próbach przeprowadzonych, jak sam mówi, „na ślepo", otrzymał tioglicerosiarczan złota, w którego zastosowaniu uniknąć się daje całego szeregu niedogodności i powikłań wywołanych stosowaniem tiosiarczanu i podsiarczanu złota. Nie należy bynajmniej uważać preparat ten jako środek specyficzny przeciw gruźlicy. A. LUMIERE zresztą sam twierdzi, że „gruźlica jest to choroba o rozwoju nader tajemniczym. Nieraz można wyzdrowieć bez najmniejszej pomocy lekarskiej, a umiera się mimo zastosowania najmocniej działających środków".

Miło nam podkreślić, że tej miary uczony, co prof. A. LUMIERE, jest wielkim przyjacielem Polski, interesujący się ogromnie i doceniający znaczenie nauki polskiej. Najlepszym chyba tego dowodem jest fakt ofiarowania przez Niego stypendjum w kwocie 5.000 Frs. wraz ze zwrotem kosztów podróży dla młodego lekarza polskiego, któryby chciał pogłębić swe studja na uniwersytetach francuskich. Stypendjum to w ostatnich dniach zostało już definitywnie zatwierdzone przez Ministerstwo i przekazane wydziałowi lekarskiemu Uniwersytetu Warszawskiego.

Śmiało więc powiedzieć możemy, że ogólnie tu podane uwagi o prof. A. LUMIERE, wpłynąć musiały między innemi na odznaczenie jego laboratorjów dyplomem honorowym — najwyższą nagrodą Międzynarodowej Wystawy Sanitarno-Hygjenicznej w Warszawie.



piece tapety płytki

J. M. BELKES

Warszawa, ulica Elektoralna 5/7 tel. 38-61.

Istniejąca od roku 1896 firma J. M. Belkes produkuje własnego systemu piece, poczynając od najskromniejszych, a kończąc na bardzo wytwornych. Na Wystawie Sanitarno-Hygjenicznej firma we własnym stoisku wystawiła szereg praktycznych eksponatów, a między innemi piękny kominek, przenośny piec z kaloryferem, przenośną wanną żelazno-betonową wykładaną płytkami i mały piecyk ogrzewający przeciętny pokój przy użyciu 3 — 4 klg. węgla. Nadto firma posiada na składzie kafle krajowe i zagraniczne, płytki ścienne glazurowane białe i kolorowe, płytki terrakotowe do układania podłóg, oraz w różnych gatunkach tapety pokojowe.

„JANÓWEK” Sp. z o. o.

Zakłady Ceramiczne
Czerniakowska 203 w Warszawie.



Fabryka wyrabia:

Kafle majolikowe, ogniotrwałe i zwykłe białe.
Piece przenośne ogniotrwałe Piece zwykłe Kominki.
Piece opalane gazem świetlnym systemu prof. E. Kropiwnickiego.
Wyroby ogniotrwałe dla celów technicznych.
Galanterja ceramiczna.

Firma do swych wyrobów używa wyłącznie surowców krajowych.

Biuro Techniczne „ALBERT KARP“ Inżynier

Warszawa, ul. Wilcza 51, tel. 172-47 i 92-71.



Istniejąca ta od roku 1920 firma posiada reprezentację na Polskę fabryki Meisseńskiej (saskiej) Meissner Schauwke—und Touwawre-Rolnik. Na uwagę zasługują polecane **płytki terakowe do podłóg** marki **„O i S“** jedyne, które nie chłonią wody i nie plamią się, oraz **płytki glazurowane holenderskie** marki **„Mosa“**, znacznie odporniejsze od innych fabrykatów na uderzenie. Nadto firma posiada **kafle zagraniczne**, **rury kanalizacyjne, oraz Siatkę Straussa** (plecionkę drucianą ze wstawkami z gliny palonej).

Ceny znacznie niższe od kartelowych niemieckich i czeskich fabryk.

O jakości podanych wyrobów świadczy najlepiej cały szereg wykonanych robót, z których wymienić należy: Rzeźnie miejskie na Pradze i Solcu, szpitale: Przemienienia Pańskiego, Starozakonnych, Dz. Jezus, Św. Rocha, Jana Bożego, Św. Stanisława, dom Akademicki na Pradze, Ministerstwo Skarbu, Prezydjum Rady Ministrów, cały szereg przytółków magistrackich, Kasa Chorych na Marjańskiej oraz Sejm Rzeczypospolitej (obecnie w wykonaniu).



KIOSK FABRYKI i SKŁADU NARZĘDZI CHIRURGICZNYCH
F. BALUKIEWICZ
Warszawa, Bielańska 9. Tel. 167-45.

Firma egzystuje od 1875 roku. Dostarcza do szpitali, klinik uniwersyteckich, zakładów chirurgicznych i kas chorych narzędzia chirurgiczne dla wszystkich specjalności lekarskich, instrumenty oczne, sterylizatory, puszki do opatrunków, materjały do szwów operacyjnych i t. p. Wykonywa również wszelką naprawę instrumentów lekarskich.

J. Czechowicz i K. Pajewski
w Warszawie.

Założona w roku 1910 fabryka, mimo ciągłych zmian gospodarczych, ekonomicznych i politycznych kraju, intensywnie dąży do swego rozwoju. W obecnym okresie kapitał zakładowy wynosi sumę zł. 300.000. Firma posiada własną nieruchomość w Warszawie przy ul. Madalińskiego 76/78, gdzie mieszczą się lokale fabryki. Od roku otwarto skład fabryczny i biuro sprzedaży przy ul. Trębackiej 13, tel. 286-19.

W okresie ostatnich dwuch lat fabryka została znacznie rozszerzona, oraz zaopatrzona w maszyny najnowszego typu. Dzisiaj więc firma przedstawia najpoważniejszą krajową placówkę przemysłową w produkcji lakierów angielskich i emalji, oraz dostosowana jest w zupełności do wymogów rynku w Polsce. Laboratorjum fabryki prowadzą trzej wybitni chemicy.

Fabryka wyrabia pierwszorzędny pod względem jakości towar, na który składają się: lakiery angielskie, farby olejne, emalje kolorowe i pokosty. Do specjalności fabryki należą lakiery powozowe i wagonowe, oraz lakiery preparacyjne.

Na uwagę zasługują emalje dekoracyjne w różnych kolorach pod nazwą *„Vitolin“*, nieustępujące emaljom zagranicznym, natomiast „Vitolin“ biały znacznie przewyższa wszelkie tego rodzaju emalje zagraniczne, Rypolin i inne. Produkowany przez fabrykę pokost b. poważnie konkuruje z pokostem holenderskim.

Firma współpracuje z szeregiem najpoważniejszych w Polsce fabryk maszyn rolniczych i fabryk wagonów.

Wszelkie informacje, cenniki i referencje firma wysyła na każde żądanie.

Toruńska fabryka pierników

Jedna z najstarszych i najpoważniejszych fabryk pierników w Toruniu należy do firmy *Gustaw Weese.* Fabryka ta znajduje się już od piątego pokolenia w rękach rodziny *Weese.* Założycielem tejże firmy był *Jan Weese*, syn byłego komisarza w Toruniu, który w roku 1763 poślubił wdowę po fabrykancie pierników, zostając tem samem założycielem dzisiejszej firmy.

Wnuk Jana, *Gustaw Weese*, zapisał firmę w początkach ubiegłego stulecia do rejestru handlowego.

Już z końcem XVIII i w początkach XIX wieku, kiedy Toruń należał do Polski a następnie do Księstwa Warszawskiego, firma *Gustaw Weese* eksportowała w wielkich ładunkach swoje wyroby pierników do Warszawy i niemal całej Polski. Od końca ubiegłego stulecia fabrykacja pierników firmy *Gustaw Weese* uskutecznia się wyłącznie sposobem mechanicznym.

W latach od 1909 do 1914 r. — firma pobudowała nowe budynki fabryczne na przedmieściu Toruń — Mokre i zaopatrzyła je w najnowsze i najdoskonalsze maszyny do fabrykacji sławnych dziś w całej Polsce pierników toruńskich firmy *Gustaw Weese*, zatrudniając poważną ilość urzędników i robotników.

Po wojnie światowej fabryka powiększona została przez specjalne działy dla wyrobów czekolady i cukierków, które znane ze swej jakości cieszą się nadzwyczajnym rynkiem zbytu. Firma *Gustaw Weese* wyroby swoje wysyła dzisiaj nietylko na całą Polskę, ale również i do W. Miasta Gdańska.

Kierownictwo firmy *Gustaw Weese* spoczywa w rękach znanego tutejszemu obywatelstwu Dyr. *Pana Wawrzyniaka*, dzięki czemu firma przetrwała okres inflacji i kryzys gospodarczy, powiększając tylko i ulepszając swoją produkcję.

Dom Ekspedycyjny
JANOWSKI i S-ka Sp. z o. o.
dawn. „G. IWANOFF“
Warszawa, Wspólna 7. tel. 67-47.
magazynowanie, clenie, transportowanie towarów.

Dom Transportowo-Ekspedycyjny
Z. DROZDOWSKI i S. POLLACK
Warszawa, ul. Zgoda 1 tel. 99-13, 109-11 i 85.
Adres telegraficzny: „DOMTRANT“
Transportowanie drogami morskiemi, rzecznemi i lądowemi, clenie, magazynowanie, składy wolnocłowe.

WSCHODNIO-EUROPEJSKIE
TOWARZYSTWO EKSPEDYCYJNE S. A.
Warszawa, ul. Marszałkowska 137.
Tel. 181-03, 317-60.
Adres telegraficzny „CELERITAS“
Międzynarodowe transporty, clenie i magazynowanie.

Posługujcie się
Biurem Ogłoszeń Ajencji Wschodniej
Centrala:
Warszawa, Nowy-Świat 16.
Tel. 6-56 i 121-19.

BRZESKIAUTO w Poznaniu

SPÓŁKA AKCYJNA

Automobilizm stanowi jedno z najważniejszych zagadnień, jakie związane są z wymaganiami państwa, które dąży do rozbudowania swych arterji komunikacji, aby tem silniej i łatwiej oddychać!

Polska rozwinęła ruch samochodowy tak w małej mierze, że dziś jeszcze stoi daleko w tyle poza krajami Zachodniej Europy.

Świadczy o tem wybitnie brak odpowiedniej sieci bitych dróg, w czem inne państwa a zwłaszcza Ameryka wprost fenomenalny postęp zrobiły.

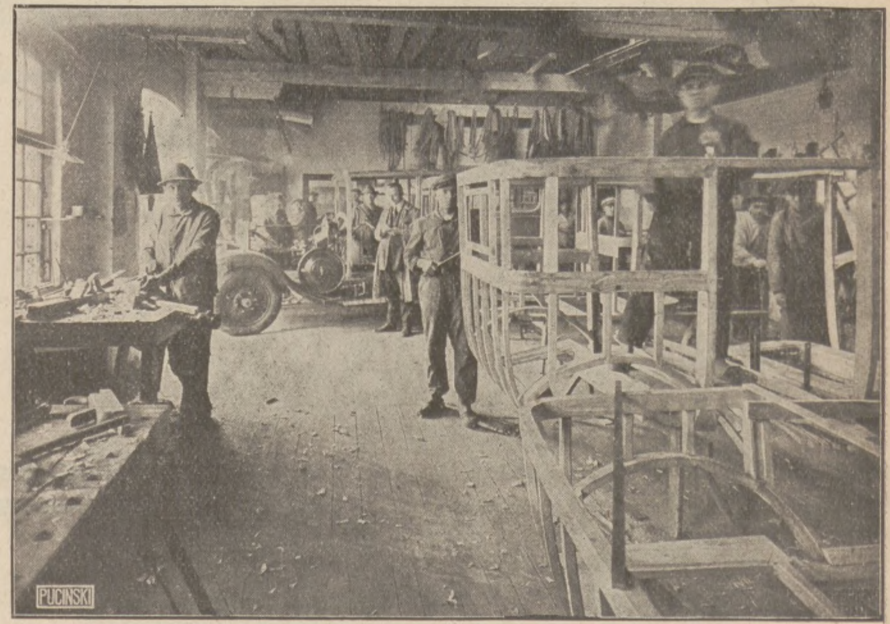
Coprawda na ziemiach Wielkopolski nie przedstawia się sprawa dróg tak niekorzystnie, jak w innych dzielnicach, ma bowiem ona wiele dobrych szos bitych ongiś i nowo pobudowanych, a zarazem dba dość sumiennie o naprawę swych dróg. Lecz im dalej na wschód, tem gorzej. Ponadto w świetle cyfr stwierdzamy, że podczas, gdy zagranicą przeciętnie jeden samochód wypada na 200 — 300 mieszkańców, u nas aż na 1.300. Ogółem zaś kursuje obecnie w Polsce około 20.000 samochodów, co rozumie się, stanowi znikomą ilość w stosunku do potrzeb państwa polskiego. Polska, chcąc w przybliżeniu dorównać innym krajom, nie mówiąc zgoła o przodującej światu Ameryce, powinna wprowadzić w ruch jeszcze niemniej niż 80.000 samochodów. Polski przemysł samachodowy ma temsamem wielką przyszłość, poprostu nadzwyczajne horoskopy dla swego rozwoju, jeżeli zdoła sprostać swemu zadaniu. Wpierw jednakże winien powstać i rozwinąć się, chociażby w tym stopniu, abyśmy mówić mogli o polskim przemyśle samochodowym.



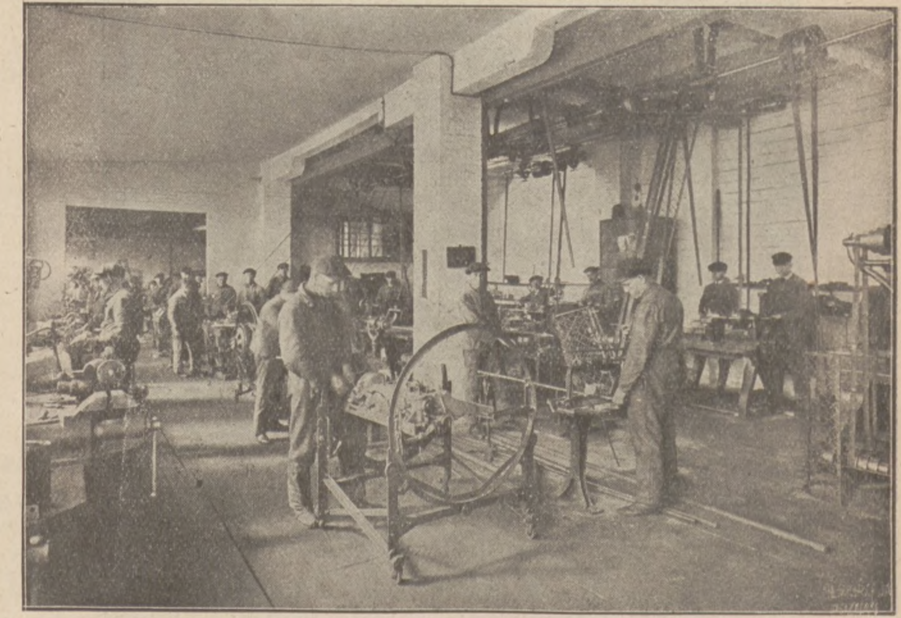
Biura Zarządu „Brzeskiauto“, Poznań ul. Dąbrowskiego 29.

3.000 — 4.000 części, odrazu zrozumiemy, jakich potrzeba kapitałów, ażeby utrzymać na właściwym poziomie podobne składy i zadowolnić potrzeby samochodów różnych typów jednaj i tej samej marki.

To też nic ważniejszego niema przy kupnie samochodu, jak zwrócenie specjalnej uwagi na to, jakiej marki samochód się kupuje i czy firma daje gwarancje, że można u niej każdej chwili nabyć potrzebne części samochodowe.



Część fabryki karoserji.



Część warsztatów mechanicznych.

Dziś bowiem o nim mówić nie możemy, bo go nie mamy. Jedyna u nas tego rodzaju fabryka jest „Ursus“ pod Warszawą, która zaczyna wyrabiać samochody ciężarowe narazie dla wojska, a którą rząd subwencjonuje i przez zamówienia popiera, zdając sobie dokładnie sprawę z tego, jak ważną jest kwestja rozwinięcia w Polsce przemysłu samochodowego.

Pogłoski o zamierzonej budowie innych fabryk samochodów są narazie bez podstaw.

Tak więc zmuszeni czekać, być może przez kilka jeszcze lat, na samochód czysto polskiej konstrukcji, zaopatrywać się musimy z konieczności w maszyny zagraniczne. I tutaj odrazu nasuwa się pytanie, jakiego typu samochody powinny być najbardziej popierane. Oczywiście takie, które udowodniły wytrzymałość, elastyczność i chyżość. Przedewszystkiem nadają się dla nas samochody marek europejskich, z powodu oszczędności w opale, oraz łatwości naprawy.

Wozy amerykańskie posiadają silne motory, lecz zużywają dużą ilość benzyny i smarów, które u nas są droższe o 40 — 50%, aniżeli zagranicą. Należy więc wybierać maszyny bardziej ekonomiczne. Jako objaw również dla nas ujemny należy uważać fakt, że Polska zawalona jest ogromną ilością samochodów różnych firm, których naliczyć można około 1000 na ogólną 1.200 na całym świecie. Wiele typów tych samochodów nie nadaje się absolutnie do naszych warunków nietylko z racji złych dróg, ale i z tej specjalnej przyczyny, że odnośni reprezentanci po większej części nie posiadają wcale części zapasowych, które sprowadzać trzeba z zagranicy. Biorąc pod uwagę, że samochód posiada

Lecz nie z tej racji popierać należy znane marki samochodów. Również z tego powodu, aby Polska była zaopatrzona w takie samochody, które w razie wojny wykażą swą niezależność od państwa, z którem wojnę toczyć będziemy.

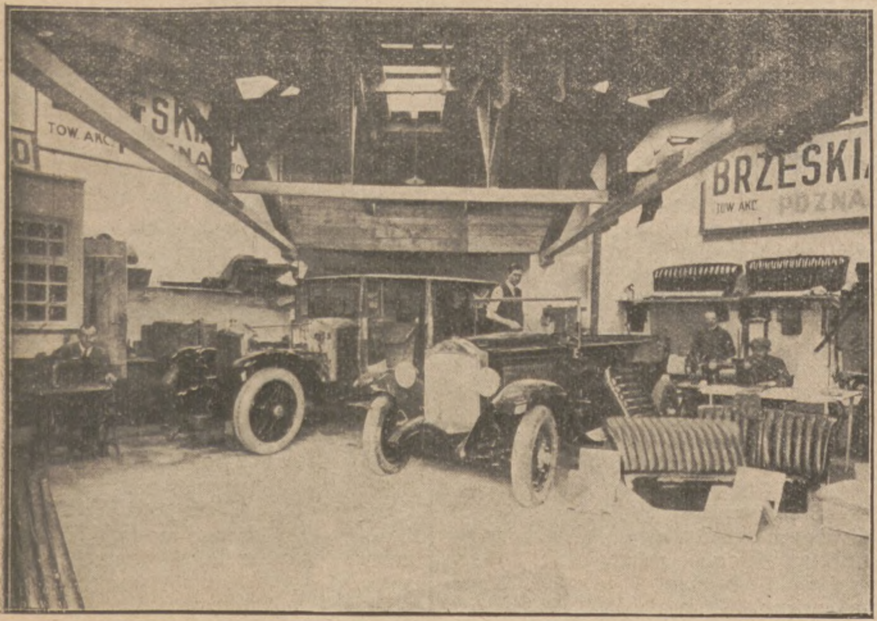
Niema zaś potrzeby powtarzać, że u nas przyjąć się powinny te typy samochodów, które zostały na naszych drogach należycie wypróbowane. Ma to wielkie znaczenie dla państwa nietylko pod względem gospodarczym, lecz i ze względu na jego ewentualną obronę, zwłaszcza w czasie mobilizacji.

Tym wszystkim warunkom odpowiada całkowicie firma „Brzeskiauto“, która jest reprezentantem fabryki „Fiat“ na Wielkopolskę i Pomorze.

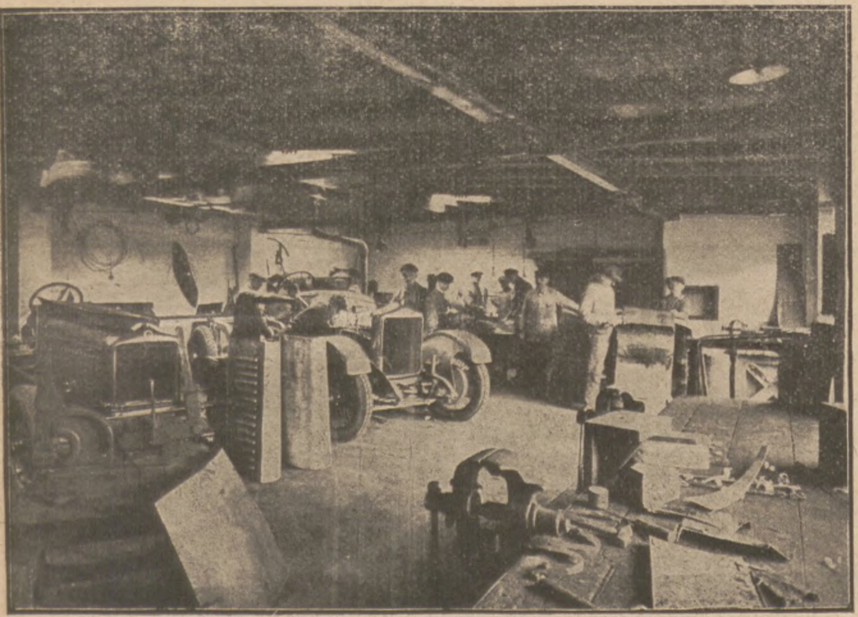
Zanim coś więcej o niej powiemy, poświęcimy kilka uwag samej fabryce „Fiat“.

Wiadomo, że jest to potężna fabryka samochodów, mająca swą stałą siedzibę w Torino we Włoszech. Kolosalne to przedsiębiorstwo posiada 18.970.000 m² terenu i obecnie produkuje rocznie 35.000 samochodów, które cieszą się wielkim zbytem, jako ceniona i na konkursach wsławiona marka samochodów. Jest to zarazem jeden z najbardziej u nas cenionych i lubianych typów samochodów doskonale nadających się do naszych dróg, gładkich czy piaszczystych, i na nich dobrze wypróbowanych. Zbytecznem jest zresztą wymieniać zalety „Fiatów“, gdyż cieszą się one

ustaloną opinją. Sportsmeni i zainteresowani reprezentanci wprowadzają zazwyczaj do konkursów zwyczajne maszyny turystyczne obok wielokrotnie silniejszych i specjalnych maszyn wyścigowych.



Siodlarnia.



Blacharnia.

Firma „Brzeskiauto“, mając reprezentację na samochody „Fiat“, zrobiła doskonały wybór. Ma w handlu taki typ samochodu. który jest dla naszych warunków zupełnie odpowiedni. Tem się też tłumaczy, że jest tak pokupny. Ostatnio przejęła firma „Brzeskiauto“ dalsze reprezentacje wytwórni samochodów powszechnie uznanych, jako pierwszorzędne „Minerwę“ i „Chryslera“.

Firma „Brzeskiauto“ została założona w r. 1894 przez p. *St. Brzeskiego.* W r. 1919 została przeistoczona na Towarzystwo Akcyjne. Kierownikiem jej jest od samego początku p. *Stanisław Brzeski.* Firma „Brzeskiauto“ wykazała wielką żywotność, na co nie tylko ten fakt wskazuje, że istnieje ona 33 lata, ale i to, że umiała ona o własnych siłach przetrwać kryzys, jaki od chwili wprowadzenia złotego dawał się we znaki.

Pierwotną siedzibę swą miała Firma ta przy ul. Skarbowej 20, obecnie mieści się ona we własnych lokalach przy ul. Dąbrowskiego 29. Tutaj znajdują się biura Zarządu, fabryka karoserji, warsztaty mechaniczne, oraz garaże. Garaże posiada ona również przy pl. Drwęskiego, gdzie mieści się szkoła szoferów. Natomiast przy ul. Gwarnej 12 posiada ona swój salon wystawowy.

W fabrykacji karoserji dała „Brzeskiauto“ wiele znajokimtych dowodów swej zdolności wytwórczej, czego wzory okazują się od trzech lat na Targach Poznańskich. Karoserje wykonywane przez „Brzeskiauto“, cieszą się od lat wielkiem uznaniem najlepszych znawców, nietylko u nas, lecz i zagranicą. Firma „Brzeskiauto“ jest ogólnie znaną i cenioną w automobiliźmie Wielkopolski.

Przez swą działalność oraz długoletnią egzystencję umiała ona pozyskać najzupełniej zaufanie w Wielkopolsce, a tem bardziej, że zastosowuje się stale i chętnie do życzeń swych klijentów, a wyposażona w wszelkiego rodzaju części zapasowe, dobrze zorganizowane garaże umie zadowolnić wszelkie wymagania swej klijenteli.

KOLEJNICTWO

Rada Techniczna.

Odbyło się w Ministerstwie Komunkiacji posiedzenie Rady Technicznej — organu doradczego przy Ministrze Komunikacji. Rada Techniczna zbiera się, jak wiadomo, w miarę potrzeby, t. j. w miarę napływania projektów technicznych, skierowywanych przez pana ministra komunikacji do Rady, celem zasięgnięcia jej opinji.

Na ostatniem posiedzeniu Rady Technicznej, któremu przewodniczył podsekretarz stanu M. K. inż. *J. Eberhardt* rozpatrywano cały szereg kolejowych projektów technicznych, a między innemi rozważano sprawę warunków technicznych budowy projektowanej kolei Chorzów — Łask, któraby jako linja węglowa połączyła Zagłębie węglowe z łódzkim okręgiem przemysłowym.

Następnie Rada Techniczna omawiała projekt wzmocnienia mostu kolejowego na Wiśle pod Toruniem, który zbudowany w 1878 r. nie odpowiada swojemi warunkami technicznemi wzmożonemu ruchowi kolejowemu, tak że nie można przepuszczać przez ten most pociągów o cięższym składzie.

Wreszcie Rada Techniczna zastanawiała się nad szkicowym projektem nowego gmachu Warszawskiej Dyrekcji kolejowej, który zostanie wzniesiony na Pradze przy zbiegu ulic Targowej i Wileńskiej. Gmach ten budowany będzie według najnowszych wymogów techniki budowlanej i zapoczątkuje cały szereg monumentalnych gmachów rządowych w stolicy. Budowa jego rozpocznie się prawdopodobnie jeszcze w roku bież.

W skład Rady Technicznej, jak wiadomo, wchodzą wybitni inżynierowie fachowcy oraz profesorowie wyższych uczelni technicznych w Polsce.

Rozkłady kolejowe.

Warszawa, Dworzec Główny, odchodzą do

Bazyleji, Wiednia i Pragi .... (19.20)
Pragi i Wiednia .... (14.25)
Paryża .... (9.45)
„ — Lux — tylko w poniedziałki, środy i piątki) .... (20.45)
Berlina .... (8.30, 20.45)
Rzymu .... (14.25)
Krakowa7.5, (15.00), 21.40, (23.05), a od 1 czerwca również .... (19.20)
Krynicy (15.00), po 1-ym czerwca również (19.20)
Zakopanego do 1 czerwca (23.05), od 1 czerwca .... (19.20)
Sosnowca i Katowic 10.00, (14.25, 15.00, 19.20) 23.15
Żywca 23.15
Ostrowca, Sandomierzai i Dębicy 0.05
Częstochowy 0.30
Łodzi fabr. 7.15, 13.30, (20.15)
„ Kal. 7.45, 8.40, (9.45), (Lux tylko w poniedziałki, środy i piątki) 18.00, (20.45) 22.00
Pucka (od 16 czerwca dalej na Hel) (8.30)
Gdańska (przez Toruń) 7.35, (8.30), 18.55
„ (przez Grudziądz) 20.10, (od 15 czerwca) .... (23.40)
Torunia 7.35, (8.30), 16.30, 18.55, (23.35), 23.50
Poznania (prz. Strzałków) .... (14.45)
„ (przez Kalisz) 8.40, (9.45)
„ (Lux w poniedz., środy i piątki) 18.00, (20.45)
Poznania (przez Toruń) .... (23.45)
Ciechocinka 7.35, 16.30, 23.50
Leszna (przez Kalisz) 22.00
Chojnic (przez Grudziądz) 8.35, 18.40
Grudziądza 8.35, 13.45, 18.40, 21.55, (23.40)
Moskwy codziennie (9.55) (w środy na granicy ros. wagony do Władywostoku, w poniedz. i piątki do Mandżurji).
Lwowa (przez Rozwadów) .... (9.25, 23.00)
„ (osob. — patrz Dw. Wsch.).
Bukaresztu .... (9.25, 23.00)
Szepietówki i Zdołbunowa .... (22.10)
Wilna, Królewca i Zemgale .... (23.55)
Mławy 8.35 21.55

Podmiejskie:

Pruszkowa 14.35, 17.05, 19.40, 2150
Grodziska 8.50, 12.35, 13.50, 15.45, 17.30, 18,25 21.10, 23.25
Żyrardowa 6.40, 10.30, 15,10, 16.55, 19.30, 22.20
Skierniewic 6.00, 11.20, 16.10, 20.35
Sochaczewa 13.40

Dworzee Wschodni odchodzą do:

Katowic 0.10
Krakowa 17.45
Radomia 0.10, 17.45
Lwowa (przez Bełżec) 14.55, 20.15
Lublina 14.55, 20.15, 23.20
Łunińca 10.30, 23.55
Wilna (przez Czeremchę) 21.25
Zachacia 10.15
Łucka i Zdołbunowa 20.15
Białowieży 21.25
Stołbców 23.55
Siedlec 6.45, 10.15, 10.30, 13.00, 16.40, 20.25 .... 21.25, 23.20, 23.55
Mińska Mazow. 8.15, 9.30, 11.30, 14.40, 15.40 .... 18.15, 19.30
Pilawy i Otwocka 16.05, 23.30

Dworzec Wileński odchodzą do:

Wilna 8.45, 20.35
Białegostoku 16.00
Suwałk 20.35
Łomży 7.05, 18.30
Baranowicz 21.45
Łochowa 8.05, 14.50, 15.00
Wołomina 9.15, 12.30, 15.30, 16.30 18.00 19.25
Małkini 0.30, 10.45

Dworzec Gdański odchodzą do:

Helu i Pucka (od 15.VI) 20.34
Grudziądza .. 9.03, 14.15, 19.08, 22.18, (23.57)
Chojnic 9.03, 19.08
Mławy 9.03, 22.18
Otwocka 6.40, 8.55, 11.30, 12.35, 14.25, 15.30 .... 17.10, 18.00, 19.25, 21.00
Modlina 6.55, 10.40, 15.50, 21.30
Sierpca 0.15, 17.00

ZE LWOWA ODCHODZĄ:

Przez	Do:	Czas odjazdu
	Cieszyna	7'45
	Kntowic	**11'10**
Kraków	Piotrowic	3'15, **18'40**, 21'15
	Poznania	**16'05** przez Katowice—Kalety
	Żywca	7'45, 23'20
Belzec-Rejowiec	Warszawy	14'15, 23 30
Przeworsk-	Łodzi	17'10 przez Skarzysko
Rozwadów	Warszawy	**10 50, 21'05**
Sapieżankę-	Kowla	10'15, 19'10
Włodzimierz	Wilna	10'15 przez Kowel—Brześć—Białystok
	Brodów	0'15, 14'25, 20'15
	Podwołoczysk	**9 05***, 23'10
Krasne	Równego	0'15 14'25
	Tarnopola	6'30, **9 05**, 17'05, 23,10
	Wilna	0'15 przez Sarny—Baranowicze
	Zdołbunowa	0'15, 14'25
Stryj	Borysławia	**9'35**, 20'15, 23'55
	Ławocznego	6'20, 15'00▽, 17'10
Sambor	Nowego Zagórza	7'45, 14'40, 23'45
	Sianek	6 10●, 14'40
	Kołomyji	**9'40**, 10'10, 13'55, **19'25**, 23'15
Chodorów	Śniatyna	**9'40**, 10'10, 13'55, **19'25**, 23'15
	Stanisławowa	6'45, **9'40** 10'10, 13'55, **19'25**, 2315
	Jaworówa	7'15, 19'15
Do:	Podhajec	7'45, 17'40
	Rawy Ruskiej	7'40, 14'15, 19'00, 23'30
	Stojanowa	6'45, 19'10

* od Tarnopola pociąg osobowy.
● Kursuje od 15/VI do 31/VIII w niedziele i święta rz. aat.

TARGI WSCHODNIE

LWÓW · · · JAGIELLOŃSKA 1 · · · TEL 5-37, 9-64

FOIRES ORIENTALES · LWÓW · POLOGNE
EASTERN FAIRS · LWÓW · POLAND
FIERA CAMPIONARIA · LWÓW · POLONIA
ВОСТОЧНАЯ ЯРМАРКА · ЛЬВОВ · ПОЛЬША
VYCHODNI VELETRHY · LVOV · POLSKO
TARG ORIENTAL · LWÓW · POLONIA
KELETI VASAR · LEMBERG · LENGYELORSZAG
ISTOCNI VELESAJAM · LAVOVO · POLJSKA
OSTMESSE – LWÓW – POLEN
ИСТОЧНИ ПАНАИРИ – ЛЬВОВ – ПОЉША

Lwów, dnia 8. lipca 1927.

L/J.

L. 3836.

P. T.

Ajencja Wschodnia

Warszawa

Nowy Świat 16.

Stosownie do układów naszych z WPanami Redaktorami Galewskim i Frylingiem stwierdzamy niniejszem, że uznajemy "Przegląd Komunikacyjny" za oficjalny organ Wystawy Komunikacyjnej, która się odbędzie w czasie od 4 do 15. września br. łącznie z Targami Wschodniemi.

Z poważaniem
ZARZĄD
TARGÓW WSCHODNICH

Polecony

Ważne dla podróżujących.

Ministerstwo Skarbu wydało okólnik w sprawie poświadczenia wywozu zagranicę przedmiotów osobistego użytku podróżnych. Okólnik ten posiada pierwszorzędne znaczenie dla wyjeżdżających poza granice kraju i brzmi:

Podróżni wyjeżdżający z obszaru celnego Rzeczypospolitej Polskiej na czasowy pobyt zagranicą, zabierają niekiedy ze sobą również i takie przedmioty osobistego użytku, które w przywozie z zagranicy i w ruchu podróżnych podlegają opłacie celnej, jako nie podpadające pod pojęcie rzeczy niezbędnych w podróży. Celem ułatwienia podróżnym powrotnego przywozu z zagranicy bez cła tego rodzaju krajowych przedmiotów osobistego użytku, zarządza się, co następuje:

1) Wywożone czasowo przez podróżnych zagranicę krajowe przedmioty osobistego użytku, któreby w ruchu podróżnych w przewozie nie mogły być zwolnione od cła granicznego, urzędy celne na wniosek podróżujących powinny odprawiać we własnym zakresie warunkowo, wydając im odpowiednie zaświadczenia.

2) Wymienione zaświadczenia należy wydawać z ważnością na następujące terminy:

a) dla osób posiadających wizy paszportowe do krajów europejskich na 6 miesięcy;

b) dla posiadających wizy do krajów zamorskich — na jeden rok.

Zaświadczenia takie dają prawo powrotnego przywozu, bez cła w ustalonym terminie, przez dowolny urząd celny przedmiotów wyszczególnionych w zaświadczeniach.

Urzędy celne winny dokładnie opisać w zaświadczeniu wywożony przedmiot i oznaczyć jego wagę oraz wymienić markę i numery fabryczne, o ile są oznaczone na przedmiocie. W miarę możności należy na wywożony przedmiot nałożyć plombę, pieczęć urzędową i t. p.

PROJEKTY NOWYCH ROZPORZĄDZEŃ

Dn. 28 czerwca r. b. Ministerstwo Komunikacji przesłało Zawodowym Związkom Kolejowym 4 projekty rozporządzeń: projekt rozporządzenia o prawach i obowiązkach pracowników przedsiębiorstwa P. K. P.; projekt rozporządzenia o organizacji władz dyscyplinarnych, postępowaniu dyscyplinarnem przeciwko pracownikom przedsiębiorstwa P. K. P.; projekt rozporządzenia o zaopatrzeniu emerytalnem pracowników etatowych P. K. P. i o zaopatrzeniu pozostałych po nich wdów i sierot oraz o odszkodowanie za nieszczęśliwe wypadki; projekt rozporządzenia o funduszu leczniczym dla pracowników przedsiębiorstwa P. K. P. Projekty te przesłane zostały zawodowym związkom kolejowym celem dania im możności wypowiedzenia się w sprawach dotyczących bytu pracowników kolejowych oraz ich stosunku służbowego.

Dotychczas złożyły swoje dezyderaty Związek Kolejarzy i Związek Maszynistów. Po otrzymaniu materjałów od innych związków Ministerstwo Komunikacji przystąpi do opracowania ostatecznego tekstu rozporządzeń.

Międzynarodowe Stow. Kongresów Kolejowych

Odbyło się w Brukseli doroczne posiedzenie Stałej Komisji Stowarzyszenia Międzynarodowego Kongresów Kolejowych. Przedstawicielem polskim Stałej Komisji Stowarzyszenia na przeciąg pięciu lat jest Naczelnik Wydziału Ministerstwa Komunikacji p. inż. *Adam Frank*, który również brał udział w tegorocznej Komisji Stałej.

LOTNICTWO

Od p. Ignacego Wygarda, Dyrektora Polskiej Linji Lotniczej, otrzymaliśmy powyższy list, który, jako wyraz wysokiego uznania, jest niemałą dla nas zachętą do dalszej pracy.



Czasopismo obejmujące całokształt polskich zagadnień komunikacyjnych, jakiem jest „Przegląd", nie jest przypadkowym sztucznym tworem, lecz wynikiem prawdziwej potrzeby.

Z satysfakcją muszę stwierdzić, że każdy numer „Przeglądu Komunikacyjnego" jest dowodem wielkiej energji i pożytecznej inicjatywy wydawców.

Ignacy Wygard

Kurs prelegentów L. O. P. P.

W dniach od 1 do 15 sierpnia r. b. Zarząd Główny L. O. P. P. organizuje w Warszawie Kurs Prelegentów Ligi Obrony Powietrznej Państwa.

Ogólna liczba słuchaczy wyniesie 60 osób, tak więc na każdy Komitet Wojewódzki przypada 3 słuchaczy.

Osoby, pragnące zapisać się na powyższy kurs, powinny uczynić to za pośrednictwem Wojewódzkich Komitetów L. O. P. P. przyczem, jeśli chodzi o kandydatów z prowincji, właściwe Komitety Wojewódzkie L. O. P. P. poniosą koszty podróży w obie strony i utrzymania w stolicy przyjętych na kurs słuchaczy.

Na Komitet Stołeczny L. O. P. P. przypada 3 miejsca na powyższym Kursie. Osoby, które pragnęłyby wysłuchać Kursu winny zgłosić się do dn. 20 lipca r. b. do biura Komitetu Stołecznego L. O. P. P. ul. Krak. Przedmieście 5, tel. 232-14 i 54-75.

Poniżej zamieszczamy spis wykładów, jakie prowadzone będą na Kursie:

1) Krótki historyczny szkic rozwoju lotnictwa od czasów najdawniejszych do dzisiejszych.
2) Samolot i silnik, zasady i budowa. Zasady lotu.
3) Wojna w powietrzu (lotnictwo wojskowe).
4) Lotnictwo komunikacyjne.
5) Lotnictwo jako czynnik rozwoju cywilizacji. (Lotnictwo sanitarne, pomiary fotogrametryczne, ochrona lasów, oraz inne zastosowania).
6) Sterowce i balony.
7) Gazy i obrona przeciwgazowa.
8) Liga Obrony Powietrznej Państwa, jej organizacja i jej program.
9) Technika przemawiania.
10) Znaczenie modelarstwa lotniczego.

ROZBUDOWA PORTU LOTNICZEGO STOLICY.

Dowiadujemy się, iż Ministerstwo Kom. jeszcze w b. r. wybuduje w Warszawskim porcie lotniczym budynek stacyjny, w którym znajdą wygodne pomieszczenie biura kierownictwa ruchu, stacja meteorologiczna i radjowa, Urząd celny, Urząd policyjny, Poczekalnia dla pasażerów, bufet i t. d. Wybudowanie dworca lotniczego będzie dalszym krokiem należytej rozbudowy lotniska stolicy. Życzyćby należało, aby jednocześnie pomyślano o wyposażeniu portu w sygnalizację świetlną, którąby umożliwiła utrzymywanie komunikacji powietrznej nietylko w dzień, lecz i w nocy.

URUCHOMIENIE PODLASKIEJ WYTWÓRNI SAMOLOTÓW.

Po dwutygodniowym okresie reorganizacyjnym Podlaska Wytwórnia Samolotów w Białej Podlaskiej rozpoczęła pełną produkcję.

NOWE LOTNISKO W MARJENBADZIE.

W Marjenbadzie niespełna w pół roku zbudowano kosztem 900.000 koron port lotniczy. Wyposażono go w obszerny hangar i niezbędne urządzenia techniczne, a nadto wybudowano specjalną drogę dla startowania i lądowania samolotów. Ponieważ droga ta jest nowością dla lotnisk europejskich zasługuje na poszczególne omówienie. Droga ma 250 metrów długości i wiedzie od hangaru ku lotnisku. Początkowa jej szerokość wynosi 8 metrów, przy wylocie zaś aż 22 metrów. Samoloty startujące po niej nie są narażone na żadne strząsy a tem samem na uszkodzenia. Inowacja ta zaczerpnięta z Ameryki (podobną drogę posiada lotnisko Forda w Detroit) okazała się w praktyce wielce pożyteczną i ma znaleźć zastosowanie we wszystkich innych portach lotniczych w Czechosłowacji. Samoloty zamiast dotychczasowej ostrej, a dzięki wachlarzowemu kształtowi drogi mogą dowolnie zbaczać w razie bocznego wiatru. Koszta budowy drog wynoszą 100.000 koron.

Restauracja dworcowa w Poznaniu
wł. A. Cieślak

P. Cieślak, właściciel Restauracji Dworcowej, zdaje sobie dobrze sprawę z tego, czem jest i czem powinna być Restauracja Dworcowa.

Bezstronnie można przyznać, że restauracje dworcowe innych miast nie wytrzymują nawet porównania z Restauracją Głównego Dworca w Poznaniu.

To się rzuca odrazu przybyszowi w oczy i utkwi mu na długo w pamięci. Restauracja Gł. Dworca w Poznaniu jest nietylko chlubą przekładającemu ponad wszystko uczciwość i solidność.

P. Cieślak w myśl tych wskazań nie żałuje nakładu sił i pieniędzy, by Restauracja jego rozwijała się coraz wspanialej. Cały dochód przeznacza na ciągłe ulepszenia, odnawianie sal, ich strojenie i zdobienie.

Nietylko sala I klasy, ale również sale III kl. i IV kl. Restauracji Dworcowej w Poznaniu są bardzo przyjemnemi i pięknemi miejscami odpoczynku dla podróżnych.



Bufet Restauracji Dworcowej w Poznaniu wł. A. Cieślak.

podobnych restauracyj i przykładem dla innych w całym kraju, lecz ważną placówką reprezentacyjną, zważywszy, że Poznań jest bramą Polski na zachód Europy.

Tutaj każdy cudzoziemiec nawet bawiący w przelocie zetknie się na dworcu z czystą i dobrze zagospodarowaną kuchnią polską, dobrą i tanią, zdrową i smaczną. Rzuciwszy okiem na cennik, skonstatuje, że ździerstwo i wyzysk, którym hołdują zagraniczni restauratorzy, obce są restauratorowi polskiemu,

Bufet Restauracji Dworcowej, którego fotografję powyżej widzimy, jest dobrze zaopatrzony we wszelkie nietylko ładne dla oka, ale również pożywne i smaczne przekąski.

Śmiało możemy przyznać, że p. Cieślak zasłużył się dobrze propagandzie polskiej, a chociaż wymyślanie na restauracje dworcowe jest powszechnym u podróżnych zwyczajem, to jednak nikt nie powie, bo nie może powiedzieć, nic złego o Restauracji Gł. Dworca w Poznaniu, o której natomiast każdy wspomina z najwyższem uznaniem.

F. STASZEWSKI

OBICIA PAPIEROWE
(TAPETY)

Fabryka własna
Warszawa, Mazowiecka 8.
Tel. 70-85.

HURT DETAL

Najlepszą lokatą oszczędności jest ubezpieczenie na życie!

KRAJOWE

Ubezpieczenie na życie

W POZNANIU,

ul. Pocztowa 19. Tel. 4112, 2381, 5372.

Jedyna instytucja samorządowa w Polsce
o charakterze publiczno - prawnym

Zawierająca ubezpieczenia życiowe wszelkiego rodzaju, z rewizją lekarską i bez rewizji lekarskiej na złote, franki i dolary.

Bez badania lekarskiego od 100 do 3000 złotych.

Z badaniem lekarskiem od 3000 począwszy.

Najpewniejszą lokatą posagową jest ubezpieczenie życiowe!



Zakłady Graficzne Pracowników Drukarskich, Sp. z o. o. Warszawa, Nowy-Świat 54. Tel. 15-56, 242-40. Dyrektor Ajencji: Adam Szczepanik.